

U d'/of OTTAWA
39003001292423



HISTOIRE

DES MARINS ILLUSTRES

1re SÉRIE GRAND IN-8°



Un navire de guerre sous Louis XIV.

HISTOIRE

DES

MARINS ILLUSTRES

DE LA FRANCE

Par

BESCHERELLE

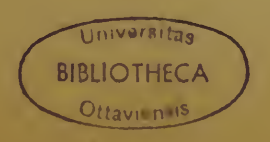
VINGT ET UNE GRAVURES

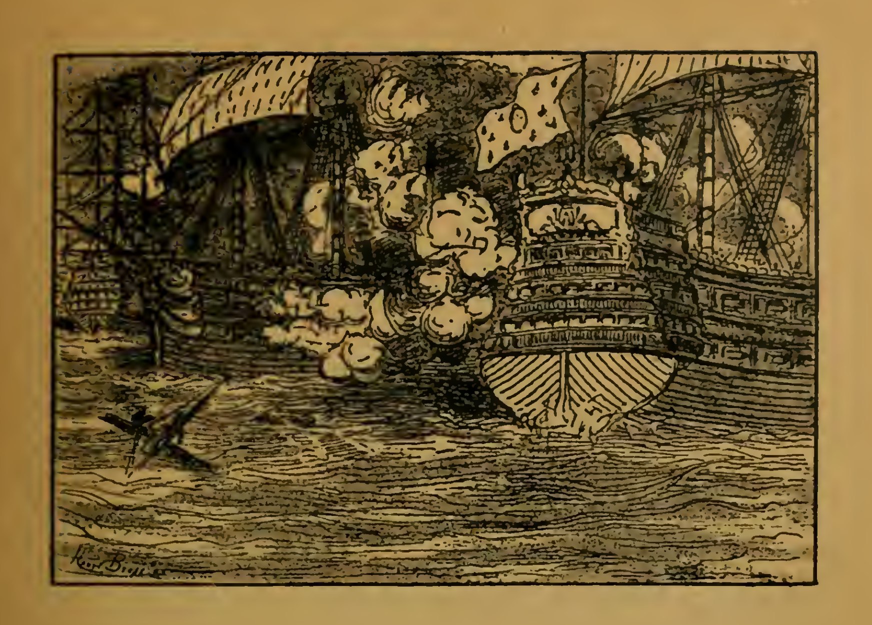


LIMOGES

EUGÈNE ARDANT ET Cie

ÉDITEURS





HISTOIRE

DES MARINS ILLUSTRES

DUQUESNE

Lieutenant général des armées navales, né à Dieppe (Seine-Inférieure), en 1610. — Mort en 1688.

« Les Français n'estiment pas assez leur Duquesne : la présence de ce brave marin, à bord d'une flotte, vaut plus que dix vaisseaux. On lui donne pour supérieurs les d'Estrées, les Vivonne, hommes de cour, qui ne le valent pas de beaucoup, mais, vienne une occasion sérieuse, et l'on sera forcé de lui donner sa véritable place, qui est la première. » Ainsi parlait le grand

Ruyter de celui qui devait le vaincre, un jour, dans les mers de la Sicile, et qu'on appellerait aussi le *grand* Duquesne. Jugement prophétique! brevet d'immortalité délivré par un héros à son rival! Sur la parole de Ruyter, on peut hardiment inscrire le nom du vainqueur de Stromboli et du mont Gibel au premier rang de ceux qui ont illustré la marine française, à l'apogée du règne de Louis XIV, et sous l'administration féconde et glorieuse des deux Colbert.

Abraham, marquis Duquesne, naquit à Dieppe, en 1610, d'une famille noble, quoiqu'on ait dit le contraire (1). Son père, du même nom que lui, armait en course pour son propre compte, comme tous les marins dieppois; c'était en outre un capitaine de la marine royale fort estimé pour sa bravoure. Ce fut sous lui que le jeune Abraham, son aîné, fit son apprentissage maritime Dès l'âge de douze ans, le futur amiral commença à naviguer; à dix-sept ans, il était déjà capable de commander, et trouvait l'occasion de révéler tout ce qu'il serait un jour.

C'était en 1617 : à la faveur des hostilités ouvertes entre la couronne d'Espagne et les Provinces-Unies, nos mers étaient infestées de corsaires hollandais et espagnols, qui tenaient nos petites escadres marchandes bloquées dans les ports. Emu des plaintes qui lui avaient été adressées par les Etats de Normandie, Louis XIII avait, par une déclaration de cette année, permis aux bâtiments de ses ports de l'Océan et de la Manche de

(1) Dans le contrat de mariage de l'un de ses fils, passé en 1646, Abraham Duquesne père est qualifié ainsi qu'il suit : *Quand vivait,* ESCUIER *et capitaine entretenu poure le service du roi en ses armées navales.*

On voit, par le même acte, que la mère de Duquesne était *honorable, dame Marthe d Caux.*

courir sus aux ennemis de la France, — ce qui ne s'appliquait alors qu'aux Anglais, — *et aux écumeurs de mer*, — ce qui s'appliquait à tout le monde. Dieppe s'était hâté d'user de la permission, et Duquesne, le père, n'avait pas été des derniers à se mettre en course sur le *Petit-Saint-André*, fin et hardi voilier armé de douze canons, qui lui appartenait. Son fils lui servait de second.

Durant sa croisière, le capitaine Duquesne, tombé malade, avait été obligé de s'aliter et de remettre le commandement à son jeune lieutenant. Trois grosses voiles se montrent à l'horizon : on reconnaît bientôt trois des corsaires hollandais dont les Dieppois avaient le plus à se plaindre. Mais, le moment est-il opportun pour prendre une revanche? Est-il prudent d'engager une aussi forte partie? Questions qu'un vieux capitaine se serait faites, mais qui ne viennent pas même à la pensée d'un officier de dix-sept ans. Le jeune Duquesne, sûr de la bravoure de son équipage, s'avance résolûment à la rencontre de celui des trois corsaires qui se trouve le plus à sa portée; et, sans s'inquiéter ni du pavillon qu'il porte, ni des deux bâtiments qui le suivent de près, il l'attaque *à la manière dieppoise*, dit un écrivain normand; attaque subite qui étonne, qui ne donne pas le temps de la résistance (1); il l'enlève. Les deux autres corsaires avaient prudemment pris le large. La capture était riche; le jeune vainqueur la conduit triomphalement à Dieppe, et la remorque jusque dans le port, aux vives acclamations de ses compatriotes, ravis de se voir si fièrement et si promptement vengés par le digne fils du brave commandant du *Petit Saint-André*.

(1) P.-J. Féret, *Esquisse de la vie de Duquesne*, Dieppe, 1844.

Tel fut le premier exploit maritime de celui qui devait si glorieusement aider Louis XIV à conquérir, pour un moment, l'empire de la mer.

La chicane essaya de lui ravir le prix de la victoire qu'il devait à son courage. Le bâtiment qu'il avait capturé s'était abrité sous le pavillon hollandais; et, comme la France était alors en paix avec les Provinces-Unies, le capitaine contesta la légitimité de la prise. L'affaire fut déférée à l'amirauté de Dieppe en première instance, et portée en appel devant le parlement de Normandie. Duquesne prouva, pièces en main, que le capitaine hollandais était un véritable pirate, muni de lettres de marque d'une puissance ennemie, l'Angleterre, et entretenant des accointances avec les barbaresques de Tunis et d'Alger. Il gagna donc son procès devant les deux juridictions. — « Cependant, croyez-moi, lui dit le président de l'échiquier de Normandie après l'avoir félicité sur son courage, regardez plus attentivement aux pavillons; car, une autre fois, vous pourriez ne pas si bien rencontrer. »

Pendant l'audience, deux pièces avaient été remises au jeune lieutenant du *Petit-Saint-André*, toutes deux venant du cardinal de Richelieu, alors surintendant général de la navigation et du commerce : la première était une concession à titre de gratification de toutes les marchandises du navire hollandais; la seconde, un brevet de capitaine dans la marine du roi (1).

En vertu de ce brevet, Duquesne alla immédiatement prendre rang dans la flotte qui faisait le siège de la Rochelle (1627), et s'y distingua

Dix ans plus tard (1637), nous le voyons, sur un vais-

(1) Floquet, *Anecdotes normandes*. Rouen 1838.

seau de l'Etat confié à son commandement, prendre une part glorieuse à l'expédition, qui, sous les ordres du prélat-amiral d'Escoubleau de Sourdis, reprit aux Espagnols les îles de Lérins, dont ils s'étaient traîtreusement emparés. Pendant qu'il concourait au siège de l'île Sainte-Marguerite, Duquesne reçut la triste nouvelle de la mort de son père, tué à bord de son vaisseau par les Espagnols, comme il escortait un convoi de Suède en France. Le jeune capitaine jura, dès ce jour, une haine implacable aux Espagnols, et se promit de ne laisser échapper aucune occasion de venger sur eux la mort du digne officier dont il portait le nom, et dont l'expérience avait guidé ses premiers pas dans la carrière maritime. Durant cette campagne même et dans celles qui suivirent, jusqu'à la mort de Louis XIII, il tint bravement son serment; au milieu des fréquents conflits où les escadres de France se trouvèrent en face de celles de l'Espagne, les Espagnols ne manquaient pas de reconnaître le vaisseau qu'il commandait, à la vigueur de son attaque, à l'action meurtrière de son feu, à l'acharnement de sa poursuite.

L'espèce d'armistice qui s'établit entre les deux puissances, sur la fin du règne de Louis XIII et pendant les premières années de la minorité de Louis XIV, détermina Duquesne à passer au service de Suède, où son père avait lui-même servi avec distinction et laissé d'honorables souvenirs. La célèbre Christine, fille de Gustave-Adolphe, régnait alors à Stockholm; elle était en guerre avec son voisin de la Baltique, Christiern IV, roi de Danemarck. Sa marine luttait péniblement contre celle des Danois. Duquesne, d'abord major général de son armée de mer, et bientôt après vice-amiral, contri-

bua puissamment à relever la flotte suédoise de son infériorité. Il commandait, en 1644, une division de l'armée navale qui força les Danois à lever le siège de Gothembourg, et qui fit éprouver à leur flotte une déroute complète. Duquesne se signala, dans cette mémorable affaire, en prenant à l'abordage le vaisseau-amiral, à la suite d'une lutte sanglante où l'amiral danois fut tué. Bien en prit au roi Christiern, qui commandait lui-même sa flotte, d'avoir quitté la veille ce bâtiment pour se faire soigner d'une blessure qu'il avait reçue dans un combat précédent.

Duquesne rentra en France, en 1647, et commanda l'une des escadres qui devaient aider, selon toute apparence, le duc de Guise à conquérir le royaume de Naples, à la faveur des révoltes suscitées par le mauvais gouvernement des Espagnols. Mais, cette entreprise n'eut pas de suite, et la flotte française revint en France après une apparition devant Naples et quelques coups de canon tirés à la flotte espagnole. Ce fut une promenade militaire bien plus qu'une expédition.

La Fronde avait rempli la France de troubles. En 1650, les Bordelais, épousant la querelle du grand Condé, s'étaient associés à sa révolte, et les Espagnols avaient armé quelques vaisseaux pour les soutenir. La marine royale était tombée dans un tel désarroi, que le gouvernement se trouvait dans l'impossibilité de leur opposer la moindre escadre. Duquesne eut assez de patriotisme et de crédit pour en armer une à ses frais, qu'il conduisit à la rencontre des Espagnols. Les deux escadres arrivèrent en même temps dans la rivière de Bordeaux. Les Espagnols voulurent en barrer l'entrée à Duquesne, mais il la franchit malgré eux; et, son ap-

parition imprévue sous les murs de la ville révoltée ne contribua pas médiocrement à ramener les Bordelais à de meilleurs sentiments, et à les faire rentrer dans le devoir.

Chemin faisant, il avait rencontré une flotte anglaise. Suivant une orgueilleuse prétention affichée alors par cette nation, le commandant lui fit dire de baisser son pavillon.

« — Le pavillon français ne sera jamais déshonoré tant que je l'aurai à ma garde, répondit Duquesne : le canon en décidera, et la fierté britannique pourra bien céder aujourd'hui à la valeur française. »

Ce qu'il espérait arriva; les Anglais, bien que très supérieurs en nombre, furent mis en fuite après un combat meurtrier. Duquesne fut blessé et obligé de relâcher au port de Brest pour réparer ses avaries; mais, il avait maintenu l'honneur du pavillon et donné une bonne leçon à l'orgueil de nos voisins d'outre-Manche : il se trouvait doublement payé.

Toutefois, son désintéressement et sa valeur ne restèrent point sans autre récompense : Anne-d'Autriche, reine-régente, le nomma chef d'escadre; et, ne pouvant le rembourser immédiatement des dépenses qu'il avait faites pour l'armement de son escadre, elle lui donna, par forme de dédommagement, l'île et le château d'Indre en Bretagne, qui étaient de son domaine.

La nullité des opérations maritimes pendant les années qui suivirent, et le repos que procura la paix des Pyrénées, forment un grand vide dans la carrière militaire de Duquesne. Pendant vingt ans, il se vit obligé de consacrer son activité et son génie aux spéculations de l'armateur et aux travaux de l'industrie privée. Si cette

période d'occupations pacifiques fut stérile pour sa gloire, elle ne le fut point pour son avancement dans la science nautique; l'expérience et les connaissances spéciales qu'il acquit alors, le préparèrent admirablement à seconder l'illustre Colbert dans l'accomplissement des réformes qu'il avait conçues pour relever la marine française et l'élever à un degré de grandeur et de prospérité qu'elle n'avait jamais connues.

La paix des Pyrénées ayant été rompue en 1667, Duquesne fut rappelé à l'activité avec le titre de lieutenant général des armées navales; « et c'était particulièrement sur lui, dit un historien, que Louis XIV et Colbert se reposaient de 'a direction de toutes les grandes actions navales. On recommandait à chacun, en toute occasion, de s'en référer à ses conseils (1). »

Cependant, l'histoire ne fait aucune mention de lui à cette époque : il est vrai que la guerre était toute continentale, et ne prit un caractère maritime qu'en 1672, alors que les Hollandais y intervinrent, et qu'on vit ces alliances contre nature de la France et de l'Angleterre d'un côté, de l'Espagne et de la Hollande de l'autre.

La flotte française, que commandait le duc Jean d'Estrées (1672), s'était réunie à celle d'Angleterre, sous les ordres du duc d'York, qui fut depuis le malheureux roi Jacques II. L'armée navale hollandaise, conduite par l'illustre Ruyter, vint à leur rencontre dans la baie de Solebai, sur les côtes d'Angleterre. Le combat s'engagea le 7 juin, sur les cinq heures du matin, et dura jusqu'à huit heures du soir Duquesne, qui commandait la seconde division de l'escadre française, eut affaire à Evertzen, vice-amiral de Zélande, le battit et lui fit

(1) Léon Guérin. *Hist. maritime de France.*

éprouver une perte considérable. Jamais, au témoignage de Ruyter lui-même, bataille n'avait été plus sanglante, ni moins décisive; les deux partis, en se retirant pour réparer respectivement leurs pertes et leurs avaries, s'attribuèrent également la victoire.

L'année suivante (1673), les escadres combinées de France et d'Angleterre se remirent en campagne sous les mêmes chefs. Elles allèrent chercher, dans ses propres eaux, la flotte hollandaise, et trois grandes affaires s'engagèrent consécutivement, les 7, 14 et 21 juin, sur les côtes de la Hollande. D'Estrées et Duquesne y maintinrent, comme l'année précédente, l'honneur et la réputation de nos armes; mais, il y avait plutôt jalousie qu'émulation entre les deux flottes combinées; et, le peu d'ensemble et d'accord qui régna dans leurs opérations ne permit pas d'obtenir des résultats proportionnés aux forces mises en jeu, et à l'habileté des chefs qui les dirigeaient : le but de l'expédition fut manqué; on ne put opérer la descente projetée sur le territoire des Provinces-Unies. On ne fit qu'ajouter à la gloire du grand Ruyter, que le maréchal d'Estrées eut la magnanimité de proclamer lui-même, en écrivant à Colbert ces dignes et nobles paroles, qui lui feront toujours autant d'honneur qu'une victoire :

« Je voudrais avoir payé de ma vie la gloire que Ruyter vient d'acquérir. »

« D'Estrées méritait, dit Voltaire, que Ruyter parlât ainsi de lui » Mais l'illustre amiral hollandais, qui, dans ces deux dernières campagnes, avait pu comparer aux œuvres et d'Estrées et Duquesne, n'avait pu que s'étonner de voir le rôle subalterne dévolu à celui qui aurait dû avoir le premier Son instinct de héros lui

avait révélé, dans Duquesne, le seul rival digne de lui. Là, où Duquesne commandait, il avait reconnu l'allure magistrale et sûre du véritable général de mer, et il sentait intérieurement que l'issue de cette lutte navale eût pu être funeste à la Hollande, malgré tous ses efforts, si la direction des opérations des alliés eût été livrée plutôt aux calculs du génie qu'aux inspirations de la valeur, plutôt à un Duquesne qu'à un duc d'Estrées. Celui-ci, marin de fraîche date, bien que touchant déjà à la cinquantaine, avait encore, — et il avait la franchise de le reconnaître, — des leçons à recevoir; Duquesne, véritable enfant de la mer, et vieux déjà d'une expérience de cinquante années, était en mesure d'en donner et de marcher de pair avec les plus grands maîtres : il le fit bien voir à quelques années de là. Ruyter, en parlant de Duquesne et de d'Estrées, — comme on l'a vu au début de cette notice, — était sévère, peut-être, envers le second, mais juste envers tous les deux : son jugement devait être celui de la postérité.

Enfin, le moment approche où l'amiral dieppois va donner à la France et à l'Europe la mesure de sa valeur réelle, et se trouver porté, par la force des choses, à sa véritable place. En 1674, Messine, une des principales villes de la Sicile, avait secoué le joug des Espagnols pour se placer sous la protection de la France; Vivonne, général des galères, y fut envoyé, au commencement de 1675, en qualité de vice-roi, avec une escadre de huit vaisseaux de guerre, que commandait, sous ses ordres, le lieutenant général Duquesne. Cette escadre entra triomphalement dans le port de Messine, le 11 février, après avoir foudroyé et mis en fuite une flotte de trente-sept vaisseaux espagnols, qui avait

essayé de lui fermer l'entrée du détroit. L'affaire fut aussi vive que meurtrière. Duquesne, qui s'était mis à l'avant-garde avec trois vaisseaux, eut d'abord à soutenir tout l'effort du combat, et les Espagnols, dix fois plus nombreux, s'étaient acharnés sur le vieux marin avec une ardeur et une opiniâtreté désespérées. Mais, ils n'avaient pu ni l'écraser ni même le faire reculer d'une demi-encâblure, et leur fougue s'était inutilement épuisée contre son imperturbable sang-froid. « Impassible comme le génie de la guerre, dit un historien, il détachait de superbes bordées contre tous les vaisseaux qui se flattaient de l'approcher, et les rejetait l'un après l'autre à distance (1). »

En vertu des règles de la hiérarchie, les honneurs de la journée furent attribués à Vivonne; elle lui valut même le bâton de maréchal de France; mais, il eût été difficile de persuader aux hommes du métier, et surtout à ceux qui faisaient partie de l'escadre victorieuse, que la victoire n'était pas, avant tout, l'œuvre du génie et de l'expérience de Duquesne. On savait très bien à quoi s'en tenir sur ce point, à Versailles; aussi, lorsqu'on apprit que les Espagnols avaient appelé les Hollandais à leur aide, et que le grand Ruyter conduisait la flotte des Provinces-Unies dans la mer de Sicile, on comprit très bien que ce n'était pas Vivonne, mais Duquesne qu'il fallait opposer à un si rude joûteur.

Duquesne se trouvait alors à Toulon, où le vice-roi l'avait envoyé avec une partie de la flotte de la Méditerranée, pour en ramener des vivres, des munitions et des renforts. On le consulta; il proposa un plan de campagne qui fut adopté, et dont on lui confia l'exécution.

(1) Léon Guérin, *Hist. maritime de France.*

Il arma une flotte de vingt vaisseaux de guerre et de six brûlots, qui sortit de Toulon le 17 décembre 1675, pour se porter à la rencontre de la flotte qui portait le pavillon de Ruyter. C'était une grande épreuve qui commençait pour le marin dieppois! « On l'allait voir, dit M. Léon Guérin, utiliser pour ses propres desseins son expérience consommée, la merveilleuse sûreté de son coup d'œil, l'énergique et puissante domination de son sang froid entre le ciel et les flots, dans la tempête des batailles; on l'allait voir à travers la fumée, les boulets, la mitraille, se développer dans toute l'étendue de son génie. »

Ruyter s'était réjoui d'apprendre qu'il aurait bientôt à se mesurer avec un adversaire digne de lui. Un capitaine anglais, l'ayant rencontré avec sa flotte à la hauteur de Melazzo, ville de Sicile, qui n'est qu'à huit lieues de Messine, lui demanda pourquoi il louvoyait ainsi dans ces parages, le célèbre amiral des Provinces-Unies répondit :

« J'attends le brave Duquesne. »

L'attente ne fut pas longue; et, le 7 janvier 1676, les deux flottes se trouvèrent en présence, non loin des îles de Lipari.

Nous avons fait connaître la force de la flotte française; celle de Ruyter se composait de vingt-quatre vaisseaux de guerre, quatre brûlots, deux flûtes et neuf galères d'Espagne. La première journée et la nuit qui lui succéda se passèrent en évolutions préparatoires, chacun des deux amiraux cherchant à s'emparer du vent. Vers le matin, il se déclara décidément pour les Français; et, dès la pointe du jour, Duquesne força de voiles vers les ennemis, qui se tenaient à deux lieues de

lui, sous le vent de l'île de Stromboli, la plus septentrionale des îles de Lipari.

L'amiral français avait divisé sa flotte en trois escadres : celles d'avant-garde et d'arrière-garde étaient composées chacune de six vaisseaux ; la première avait pour commandant le marquis de Reuilly d'Humières, officier aussi brave qu'expérimenté ; Gabaret, l'aîné, commandait la seconde, monté sur le *Sans-Pareil*. Duquesne s'était réservé le corps de bataille, formé de huit vaisseaux ; il avait arboré son pavillon sur le *Saint-Esprit*, l'un des plus magnifiques vaisseaux de la marine royale. Il avait pour matelots (1) le *Pompeux* et le *Sceptre*, commandés, l'un par le Provençal de Valbelle, l'autre, par le Normand de Tourville ; le premier, chef d'escadre ; le second, à la veille de l'être, — deux officiers d'élite parmi cette élite d'officiers, tels que les Relingue, les Villette, les Coëtlogon, un La Galissonnière, un Langeron ; tous appelés à occuper, un jour, le sommet de la hiérarchie navale, et qui tous avaient sollicité à l'envi l'honneur de seconder Duquesne dans sa lutte contre Ruyter.

L'amiral hollandais avait aussi divisé sa flotte en trois escadres ; Verschoor à la tête, de Haan à la queue, étaient ses vice-amiraux ; car, comme Duquesne, il avait gardé pour lui le corps de bataille. A l'ombre du volcan toujours embrasé de Stromboli, il avait disposé sa ligne de combat. Il était prêt à répondre au premier appel de son adversaire, qu'il voyait s'avancer magistralement sous l'impulsion d'une brise favorable. « A l'ordre merveilleux dans lequel les Français arrivaient

(1) Les deux vaisseaux entre lesquels le vaisseau pavillon, ou chef de division, doit combattre dans l'ordre de bataille.

sur lui, il reconnut bien Duquesne, et ne put se défendre d'admirer. » Cette remarque est de M. Léon Guérin, auquel nous nous permettrons encore, dans l'intérêt de nos lecteurs, d'emprunter une saisissante description des préliminaires du combat mémorable qui allait s'engager.

« Des deux côtés, les vaisseaux étaient en ligne, distants les uns des autres d'une encâblure ou deux cents mètres, pour ne point courir le risque de s'aborder involontairement. Presque toutes les voiles étaient *ferlées* ou repliées autour de leurs vergues; il n'y avait que les *huniers*, ces voiles trapéziennes qui posent si fièrement au-dessus des bas mâts, qui se gonflassent encore au souffle de la brise. Le *branle-bas* s'était fait en un clin d'œil; tous les hamacs ou *branles* avaient été dépendus et jetés avec les matelas et autres objets dans les filets de bastingage tendus au-dessus des bords des vaisseaux, pour amortir l'effet des canons ennemis; les cloisons des chambres, démontées, n'avaient pas même été mises à l'abri du branle-bas, afin de parer les batteries de long en long. Des tonneaux debout et défoncés, les uns pleins de boulets pour l'usage des canonniers, les autres d'eau, étaient rangés d'espace en espace, sur le milieu des ponts, avec des cuirs trempés, destinés aussi à arrêter les incendies. De la cendre et du sable étaient répandus partout pour empêcher les pieds de glisser dans le sang qui, tout à l'heure, allait couler.

» Quoique l'abordage fût devenu extrêmement rare dans les batailles générales, depuis que l'art de se disposer en ligne laissait presque tout à faire à la manœuvre et à l'artillerie, on n'en avait pas moins placé avec

ordre, entre les *sabords* (1), pour le cas échéant, toutes les armes dont on se servait alors sur les vaisseaux une fois qu'ils s'étaient accrochés : d'abord, pour défendre l'abordage, les piques, les demi-piques, les espontons, assez semblables à ces dernières, les longues hallebardes et pertuisanes à la lame armée d'un croissant; puis, pour passer à l'abordage, les pistolets, les sabres et les haches d'armes au fer tranchant, à crochet et à pointe.

» Chacun était à son poste sur son bord : les capitaines à l'étage le plus élevé de la poupe, pour donner leurs ordres et surveiller; les lieutenants et les enseignes dans les batteries, pour faire servir le canon; les maîtres sur les *dunettes*, ces sortes de belvédères de l'arrière des vaisseaux, afin d'entendre les ordres de manœuvres des capitaines et de les faire exécuter. Des soldats et des matelots étaient distribués à chaque pièce de canon, au nombre de sept, neuf ou onze, selon le calibre; d'autres se tenaient sur le pont d'en haut, armés de fusils et plus encore de mousquets, arme si en usage autrefois, qui se tirait au moyen d'une mèche; quelques-uns étaient postés jusque sur les *hunes*, ces plates-formes situées au faîte des mâts des vaisseaux, et qui, outre leur utilité première pour l'ensemble de la mâture et de la voilure, et de ceux qui y sont spécialement affectés, présentement, au moment du combat, des sortes de citadelles aériennes d'où la mort peut choisir ses victimes...

« Il y eut un moment muet, mais solennel. Pas un coup de canon encore n'avait été tiré, et pourtant on se trouvait à portée; toutes les poitrines, même celles des

(1) *Sabord*, embrasure pratiquée dans le côté du vaisseau pour y placer le canon en batterie.

plus braves, étaient soulevées; un frissonnement indéfinissable les parcourait intérieurement; une extrême anxiété régnait sur chaque vaisseau. Le duel entre Duquesne et Ruyter, dont les préliminaires avaient été si majestueux, allait commencer éclatant et terrible. »

L'impatience d'un vaisseau de l'avant-garde, qui devança le signal de l'amiral, et une manœuvre mal accomplie, après le signal donné par Preuilly, commandant de cette escadre, faillirent compromettre dès le début la flotte française; mais, Duquesne eut bientôt paré à ce double accident. Voici sa division en travers de celle de Ruyter. Langeron, de Béthune, Valbelle, ont fièrement préludé à la lutte sous les yeux de leur amiral. Valbelle, surtout, qui se trouvait sous le feu de l'amiral hollandais, justifiait, par sa mâle contenance, l'honneur que lui avait fait Ruyter de se mesurer corps à corps avec lui. Il allait succomber, cependant, lorsque Duquesne lui-même s'avança pour le dégager des étreintes de son terrible ennemi.

» On vit alors Duquesne et Ruyter se rencontrer vaisseau à vaisseau. Les deux Jupiters sont aux prises, et les foudres qu'ils se lancent l'un à l'autre avec une rapidité effrayante, qui n'exclut pas l'ordre le plus parfait, dominent et font taire les éléments (1). » Les coups de Ruyter sont terribles, mais ceux de Duquesne sont plus terribles encore, et c'est Ruyter qui cède; il se retire doucement, avec ordre, dissimulant autant qu'il peut les ravages qui le forcent à se dérober à la lutte, et faisant bonne contenance jusqu'à la fin. Tous les vaisseaux de son corps de bataille se laissent dériver à la suite de leur amiral. »

(1) L. Guérin, ouvrage cité.



Abraham Duquesne (1610-1688)

Duquesne, après avoir fait reculer Ruyter, ordonne à Preuilly de donner avec toute son escadre sur celle du contre-amiral Verschoor. Preuilly avait à réparer sa faute du début : il le fit en brave et énergique capitaine qu'il était, et son attaque fut si terrible, que tous les vaisseaux de l'escadre ennemie furent, pour ainsi dire, en un clin d'œil, désemparés de la manière la plus pitoyable; ces vaisseaux n'étaient plus qu'autant de charniers couverts d'hommes horriblement mutilés, de membres sanglants et dispersés. On retrouva, sous un monceau de cadavres, celui du malheureux contre-amiral Verschoor.

La nuit mit fin au combat, et sauva sans doute l'arrière-garde ennemie, qui fut à peine engagée, d'une défaite semblable à celle de la première escadre.

Cette victoire n'était pas décisive, mais elle venait d'élever au plus haut rang la marine française, en prouvant que, si elle ne le cédait à aucune autre par la bravoure de ses officiers, elle possédait en outre un général capable de se mesurer avec celui qui avait tenu jusqu'à présent le sceptre de la tactique navale sur les mers européennes.

Louis XIV s'empressa d'écrire, de sa main, au lieutenant général Duquesne pour le complimenter sur sa victoire.

Duquesne, pour ne pas compromettre le succès définitif d'une entreprise si bien commencée, différa sagement la reprise de la lutte. Aussi bien, sa flotte avait besoin de réparations et ses équipages de quelque repos; il fit le tour de la Sicile, et entra dans le détroit de Messine par le sud, au lieu d'y entrer par le nord.

Les deux flottes se radoubèrent à loisir; elles reçu-

rent l'une et l'autre quelques renforts, et se trouvèrent ainsi en mesure de rentrer en lice, mais pour engager cette fois une partie décisive. Duquesne sortit, le 20 avril 1676, du port de Messine, à la tête de trente vaisseaux et de huit brûlots. Il longea la côte orientale de Sicile, sûr de rencontrer de ce côté la flotte hollandaise, qu'il savait à l'ancre dans le port de Syracuse. Il la rencontra, en effet, le 22 avril, à la hauteur du mont Etna ou mont Gibel, qui projette incessamment sa blanchâtre vapeur de soufre sur le ciel bleu de la Sicile. La flotte hollandaise se composait de vingt-neuf vaisseaux de guerre, neuf galères et quelques brûlots. Ruyter, cette fois, s'était placé à l'avant-garde, tandis que Duquesne, comme pour la journée de Stromboli, s'était réservé le corps de bataille. Il avait donné son avant-garde au brave d'Almeiras, qui devait payer de sa vie, dans cette journée, l'honneur de se mesurer le premier avec Ruyter; Gabaret avait conservé le commandement de l'arrière-garde.

Un épisode de bon augure pour les Français forma comme le prologue du grand drame qui allait s'accomplir : à peine les deux flottes avaient-elles pris leurs positions, qu'on vit avec un étonnement mêlé d'admiration un vaisseau français qui passait superbement entre les deux lignes pour venir prendre sa place au corps de bataille de Duquesne. C'était la *Sirène*, que le chevalier de Béthune amenait du port d'Agosta, où les escadres d'Espagne et de Hollande n'avaient pu parvenir naguère à la brûler, et qui n'entendait pas qu'il se livrât si près de son mouillage une grande bataille sans elle. Cette fière venue du chevalier de Béthune, fut saluée par des acclamations unanimes, et elle seule aurait suffi pour

faire passer dans tous les cœurs l'électrique enthousiasme du combat (1).

Ce fut Ruyter qui prit l'initiative de la lutte, sur les deux heures après midi, en se portant avec toute sa division sur l'avant-garde de la flotte française. L'attaque fut des plus vigoureuses, et vigoureuse aussi fut la riposte ; de part et d'autre, la valeur était égale.

« Ruyter, dit un de nos historiens maritimes, ayant voulu commander l'avant-garde, l'avait composée de ses meilleurs vaisseaux. M. d'Almeiras, animé par la gloire de se mesurer avec un si grand homme, faisait des efforts extraordinaires ; il endommagea beaucoup quatre des meilleurs vaisseaux hollandais ; mais, il ne jouit point de l'honneur de la victoire qu'il avait préparée à l'armée du roi par cette action de vigueur : il fut emporté d'un coup de canon. L'équipage de son vaisseau, déconcerté par sa mort, ne fit plus les mêmes manœuvres ; le navire arriva considérablement et se trouva entièrement hors de ligne. Ce malheur n'empêcha pas, cependant, le reste de la division de soutenir avec une égale fermeté l'effort de Ruyter. M. Gratier remplit le vide qu'avait formé le vaisseau de M. d'Almeiras en s'éloignant ; il se battit contre Ruyter, et répondit au feu de cet amiral pendant près d'une heure. MM. de Châteauneuf, de Forbin (2), de Belle-Fontaine, de Saint-Aubin, et tous les autres capitaines, firent aussi merveille. Plusieurs vaisseaux hollandais furent fort maltraités ; et, les quatre qui l'avaient déjà été beaucoup avant la mort de M. d'Almeiras, ne pouvant plus soutenir le combat, Ruyter fut obligé de les faire

(1) Léon Guérin. *Hist. maritime de France.*

(2) Il ne faut pas le confondre avec Claude de Forbin : il était son frère aîné.

remorquer par les galères d'Espagne, qui les conduisirent à Syracuse.

« L'amiral hollandais, se trouvant alors fort affaibli, et désespérant de pouvoir rompre l'avant-garde française, fit un mouvement pour s'approcher de son corps de bataille. L'occasion était belle pour les Français; s'ils en avaient profité, leur victoire aurait été complète. Il était aisé à leur avant-garde de revirer; elle aurait par ce moyen gagné le vent, et enfermé Ruyter entre elle et le corps de bataille... Mais, après la mort de M. d'Almeiras, l'équipage du *Lis* avait oublié de désarborer le pavillon du vice-amiral, et sa mort était restée ignorée du reste de la flotte; ce qui avait empêché le chevalier de Valbelle, chef d'escadre, de prendre le commandement, selon son droit. Il n'aurait pas manqué de faire une manœuvre qui aurait rendu complet le triomphe de l'armée du roi; mais, les capitaines ne recevant point d'ordres, chacun resta à son poste, et Ruyter, échappé du danger qu'il avait couru, essuya seulement le feu de la queue de l'arrière-garde (1). »

Du reste, ce coup de fortune ne le sauva pas d'un autre danger beaucoup plus grand; car, il se trouva bientôt avec son vaisseau amiral (la *Concorde*) en travers du *Saint-Esprit*, sur lequel Duquesne avait arboré son pavillon.

« Une sorte de fatalité, dit l'éloquent auteur de l'*Histoire maritime de France*, avait amené Ruyter sous le canon de Duquesne. Jamais ces deux grands hommes, même à Stromboli, ne s'étaient rencontrés de si près pour se combattre. La lutte fut entre eux, pour ainsi dire, d'homme à homme; elle devait être décisive; il

(1) *Hist. de la Marine française*, par Bois-Méré.

fallait inévitablement qu'un des athlètes y restât. Le *Saint-Esprit* avait avec lui le *Saint-Michel* et le *Scipion*, montés par de Preuilly et de Tourville, qui faisaient à ses côtés un feu, une fumée si effroyables, qu'on eût pu croire vraiment la majesté de Dieu se révélant dans la tempête à travers les éclairs et les tonnerres. Quelque chose d'extraordinaire venait certainement de se passer sur la *Concorde;* son feu chancela; elle revira de bord, à la faveur des nuages épais que causaient de part et d'autre les canonnades, et l'on eût dit qu'elle voulait aller ensevelir quelque mystère dans les profondeurs mêmes de la nuit qui s'approchait. On ne devait savoir que plus tard tout ce que ce mystère renfermait de deuil pour la Hollande.

» Cependant, l'escadre de l'amiral de Haan et une partie de celle d'Espagne occupaient d'assez loin l'arrière-garde française. De Haan, qui s'était réservé à dessein, se décida, quoiqu'un peu tard, à tomber sur Gabaret, qui tint aussi ferme que son ennemi arrivait fort. On se battit, par là, de si près, que l'on pouvait se défier à la façon des héros d'Homère. On entendait les capitaines de Lafayette, de Langeron, de Beaulieu et de Léri, qui, de la galerie de leurs vaisseaux, appelaient à l'abordage les capitaines hollandais. Les balles, la mitraille, les boulets, les chevilles de fer, les éclats de bois volaient de toutes parts; et de toutes parts les voiles étaient criblées, déchirées comme de vieux drapeaux; la mer retentissait des coups de canon qui se succédaient avec rapidité et, souvent, partaient tous à la fois. Le salpêtre infectait l'air dans une large étendue, et l'Etna et ses fumées avaient disparu derrière les nuages pénétrés de flammes incessantes qui abondaient,

par les sabords béants de chaque vaisseau, comme par autant de cratères en éruption.

» Enfin, la nuit abaissant ses voiles, le contre-amiral hollandais perdit toute espérance de ramener du côté des alliés la victoire qu'ils n'avaient pu obtenir ni au corps de bataille ni à l'avant-garde. Il se rallia au gros de son armée, pour laquelle le sort s'était montré ce jour-là si cruel, et ce fut lui qui fut chargé de la conduire, à grand'peine et traînant l'aile, se réfugier dans le port de Syracuse. Car, le mystère dont s'était enveloppé, en face de Duquesne, le vaisseau de l'amiral général de Hollande, venait d'être révélé. Ruyter, le grand Ruyter, qui était parvenu à l'âge de soixante-dix ans, qui avait assisté à tant de combats et commandé en chef dans quinze mémorables batailles, sans jamais avoir reçu aucune atteinte dangereuse, s'était vu frapper à désespérer de sa vie, dans la journée du 22 avril 1676. En effet, il finit sa glorieuse carrière le 29 du même mois. Cette mort, déplorée, même des Français, laissait Duquesne sans rival sur les mers. On ne connut plus désormais celui qui avait triomphé du grand Ruyter que sous le nom du grand Duquesne. C'est ainsi que la gloire du vaincu servait encore à rehausser celle du vainqueur. »

La mission de Duquesne se trouvait remplie; rentré à Messine, il remit la flotte au maréchal de Vivonne, et reprit modestement le commandement d'une escadre. Dans les derniers jours de mai, Vivonne, voulant à son tour s'illustrer par quelque grand exploit, alla attaquer, dans le port de Palerme où elles s'étaient réfugiées, les flottes d'Espagne et de Hollande. Admirablement secondé, dans cette entreprise, par Duquesne et Tour-

ville, il obtint un succès complet de ravage et de destruction, qui réduisit les alliés à l'impuissance de rien entreprendre, désormais, pour faire rentrer la ville de Messine sous le joug espagnol. Mais, la politique détruisit bientôt l'œuvre de la victoire. Louis XIV rappela Vivonne et sa flotte, en même temps qu'il ouvrait les conférences, préliminaires de la paix de Nimègue (1678), qui rendit Messine aux Espagnols.

Louis XIV eût bien voulu récompenser avec éclat la gloire que Duquesne s'était acquise en Sicile, en lui remettant le bâton de maréchal ; mais, nous l'avons dit, Duquesne était calviniste, et les scrupules religieux du roi ne lui permettaient pas, en cette circonstance, de suivre l'impulsion de son cœur. Il eût été heureux de pouvoir obtenir la conversion du vainqueur de Ruyter, comme il avait obtenu celle de Turenne.

« Monsieur Duquesne, lui dit-il un jour, je voudrais bien que vous ne m'empêchassiez pas de récompenser vos services comme ils méritent de l'être ; mais, vous êtes protestant, et vous connaissez mes principes là-dessus. »

Ne croyant pouvoir en faire un maréchal de France Louis XIV en fit du moins un marquis.

« A cet effet, dit Moréri, il acheta la terre du Bouchet, près d'Etampes, l'érigea en marquisat, substitua à son ancien nom celui de *du Quesne*, et en fit don à l'illustre lieutenant général de ses armées navales. »

Devenu septuagénaire, arrivé à cet âge où la nature semble faire à l'homme une loi de la retraite et du repos, Duquesne n'était pas encore parvenu au terme de ses exploits maritimes, et il devait être appelé plus d'une fois encore à faire resplendir, sur la Méditerra-

née, la gloire du pavillon français et la prépotence de Louis XIV.

Les pirates barbaresques avaient recommencé leurs courses, avec une ardeur et une audace nouvelles. On avait vu les Tripolitains assez osés pour se montrer jusque sur les côtes de Provence. En 1681, Duquesne reçut l'ordre de poursuivre ces forbans partout où il les rencontrerait et d'en faire bonne justice. A l'apparition de son escadre, les Tripolitains se réfugièrent dans le port de Scio, croyant se mettre à couvert sous la protection des canons du Grand-Seigneur. Mais Duquesne, sans s'inquiéter du parti que pourraient prendre les Turcs, les poursuivit jusque dans ce refuge, et les y cribla de boulets sous les yeux du capitan-pacha, qui était entré dans le port avec trente-six galères musulmanes, et qui ne fut pas, non plus que la ville, sans recevoir quelques éclaboussures. Tripoli demanda grâce : Duquesne en dicta les conditions. Les corsaires rendirent un navire français qu'ils avaient pris, tout l'équipage, et un grand nombre d'autres esclaves français ; ils payèrent en outre une rançon ou indemnité de guerre.

Mais, Alger était toujours le repaire le plus redoutable de ces pirates barbaresques ; Duquesne était d'avis qu'il y allait de l'intérêt et de la dignité de la France de débarrasser à tout jamais la Méditerranée de ces forbans, en détruisant leur principale citadelle. Il proposait d'attaquer Alger simultanément par terre et par mer, d'en chasser les Turcs et de s'y établir à leur place. Ce projet parut trop hardi, mais, on lui donna mission, en 1682, d'aller châtier le dey d'Alger, qui avait eu l'insolence de prendre l'initiative des hostilités. Duquesne partit de Toulon le 12 juillet. Il avait pour

contre-amiraux Tourville et Léri. L'inventeur des galiotes à bombes, Petit-Renau, s'était joint à lui avec cinq de ses terribles instruments de destruction, dont on allait faire le premier essai sur la ville barbaresque. Ce premier essai fut terrible. Après avoir foudroyé de son artillerie tous les vaisseaux qui se trouvaient dans la rade, Duquesne fit bombarder la ville pendant deux nuits, et s'en éloigna lorsqu'elle n'était plus, pour ainsi dire, qu'un monceau de ruines et de cadavres.

Mais, la leçon n'avait pas encore été assez forte, car il fallut y revenir l'année suivante (juillet-août 1683). Cette fois, l'œuvre de destruction fut à peu près complète; et, quand Duquesne eut épuisé ses bombes, il reprit le chemin de Toulon, ramenant avec lui plus de six cents esclaves chrétiens rendus à la liberté et à leur pays, et laissant à Tourville le soin de dicter les conditions de la paix au dey d'Alger, réduit pour longtemps, — on le croyait du moins, — à l'impuissance matérielle de nuire au commerce du Levant. Le dey, estropié par un éclat de bombe, exécré de ses sujets, ruiné, dut envoyer un ambassadeur à Louis XIV, pour présenter d'humbles excuses et implorer un pardon qui lui fut trop facilement octroyé.

Gênes, à qui l'on reprochait de fournir, par cupidité, leurs armes et leurs munitions de guerre aux barbaresques, et que le cabinet de Versailles soupçonnait d'avoir contracté une alliance secrète avec l'Espagne; Gênes avait osé encourir la colère de Louis XIV, en lui refusant formellement l'autorisation d'établir, à Savone, un magasin de sel pour l'approvisionnement de Casal qu'il venait d'acheter du duc de Mantoue. A la nouvelle que la république armait quatre galères et avait reçu

une garnison espagnole, le roi, ne doutait pas que ces préparatifs ne fussent faits contre lui, chargea Duquesne d'armer une flotte à Toulon pour châtier tant de présomption.

Le marquis de Seignelai, fils de Colbert et ministre de la marine, voulut présider lui-même aux vengeances de son maître. Il se mit à bord de l'escadre que commandait le vieil amiral. Arrivé devant Gênes, le 17 mai 1684, il reçut, le lendemain, sur son bord, une députation du sénat, qui, après l'avoir complimenté, lui demanda de vouloir bien faire connaître quels étaient les motifs et l'objet de sa mission. Seignelai exposa avec hauteur les griefs, plus ou moins fondés, qui avaient amené les vaisseaux du grand roi dans la rivière de Gênes, et donna son ultimatum, en déclarant que, si les satisfactions exigées n'étaient pas données dans un délai de cinq heures, l'amiral Duquesne procéderait immédiatement à son œuvre de destruction. A l'expiration de ce court délai, la réponse des Génois fut une décharge de toutes leurs batteries sur l'escadre française. Ce fut le signal du bombardement. Il se prolongea pendant dix jours consécutifs, sauf quelques courtes intermittences. Dès le deuxième jour, plus de trois cents maisons, plusieurs palais, entre autres celui du doge et celui de Saint-Georges, — où était déposé le trésor de la république, — avaient été incendiés ou renversés; l'arsenal et le magasin général de la marine avaient été détruits. La *superbe* Gênes n'était plus qu'un théâtre de ruine et de désolation.

Un débarquement fut opéré, et les soldats et matelots français, pénétrant dans un des faubourgs de la ville, attaquèrent avec la hache et la torche, incendiaire

ce que la bombe avait épargné. Comme devant Alger, l'escadre française ne se retira qu'après avoir épuisé son approvisionnement de bombes et de boulets. Duquesne ramena à Toulon le ministre Seignelai, auquel il venait de donner l'un des plus terribles spectacles que le génie de la guerre puisse produire.

Une croisière avait été laissée devant Gênes, sous les ordres du chevalier de Tourville, afin qu'aucun bâtiment ne pût sortir du port, et que les Génois restassent bien convaincus qu'une soumission complète pouvait seule détourner d'eux la menace d'une ruine complète. Résignés, enfin, à humilier leur orgueil devant la puissance du grand roi, ils prièrent le pape de leur ménager un accommodement.

Louis XIV, par déférence pour le souverain Pontife, voulut bien consentir à laisser subsister la ville de Gênes; mais, à quelles dures conditions!

« Le roi, dit un de nos historiens, rendit ses bonnes grâces à la République, moyennant qu'elle désarmerait ses galères; que la garnison espagnole évacuerait Gênes; — il faut ajouter, que Gênes payerait tous les frais de son bombardement, — et que le doge, nonobstant la loi fondamentale de l'Etat, qui lui interdisait de sortir de la ville, serait envoyé, accompagné de quatre sénateurs, porter à Versailles l'assurance de sa soumission. Ils furent reçus avec une magnificence tenant de la hauteur, mais aussi avec toute sorte de politesses et d'égards. Comme on les promenait dans les jardins et les appartements, dont on leur faisait remarquer la magnificence, Seignelai ayant demandé au doge, Imperiale Lescaro, ce qu'il trouvait

de plus extraordinaire à Versailles : *C'est de m'y voir,* répondit-il (1). »

Pour mieux caractériser la réception solennelle qui fut faite aux magistrats de Gênes, Louis XIV avait voulu que Duquesne y fût présent.

Le bombardement de Gênes clôtura la carrière active de Duquesne ; non pas qu'il ne se sentît plus lui-même assez d'ardeur et de force pour conduire les flottes au combat et tenir avec fermeté le pavillon de notre marine : loin de là, il demandait toujours au roi de ne pas le laisser oisif; mais, il paraît que Seignelai l'avait trouvé beaucoup trop fier à son égard, et trop porté à maintenir sa dignité d'amiral sur son bord, en face d'un ministre qui n'avait aucun rang dans la hiérarchie navale.

Le fils de Colbert portait donc rancune au vieux marin, dont les soixante-quinze ans lui offraient un honorable prétexte de décliner le dévouement beaucoup moins obséquieux que sincère.

Louis XIV n'était, en réalité, que le noble interprète de l'amour-propre froissé de son ministre, lorsqu'il donnait à son vieil amiral ce congé si bienveillant, d'ailleurs, et si flatteur pour celui qui le recevait :

» Monsieur Duquesne, un homme qui a servi aussi longtemps et aussi utilement que vous, doit se reposer. Ceux qui vont commander dans la marine suivront vos leçons et vos exemples : ce sera encore vous qui conduirez mes flottes. »

Du reste, après la révocation de l'édit de Nantes, il paraissait impossible, sous peine de la plus flagrante con-

(1) Anquetil, *Hist. de France.*

tradiction, que le roi continuât d'employer, à la tête de ses escadres, un hérétique dont la haute influence était, croyait-on, un danger pour la pacification désirée des esprits en France. Tout ce qu'il put faire pour lui prouver sa reconnaissance royale et la haute estime qu'il conservait pour lui, ce fut de lui délivrer un sauf-conduit qui lui permît de demeurer en France, malgré les rigueurs de l'édit.

La verte et vigoureuse vieillesse du noble marin supporta mal l'inactivité forcée de la retraite ; Duquesne mourut presque subitement, à Paris, le 2 février 1688, dans sa soixante-dix-huitième année.

Voici en quels termes un écrivain de ce temps-ci apprécie les qualités qui firent de Duquesne, non seulement un des premiers hommes de mer de son époque, mais encore le plus utile auxiliaire, pour les affaires de la marine, du génie créateur et réformateur de Colbert :

« On trouvait, chez ce grand marin, une qualité extrêmement précieuse et rare, en cela qu'elle se rencontre peu souvent chez les hommes d'action : c'était un admirable esprit d'ordre, puissamment aidé par une telle faculté de perception, qu'il embrassait d'un coup d'œil tous les détails du matériel et de l'administration de la marine. Constructions, approvisionnements, fonte des canons, fabrication des ancres, des cordages et des agrès, intérêts commerciaux, droit et législation maritime, Duquesne avait tout étudié, tout approfondi, tout comparé, parce qu'il avait été à la fois constructeur, marchand, armateur et capitaine ; et, qu'appliquant ensuite à la marine du roi les connaissances pratiques et spéculatives qu'il avait amassées dans l'exercice de ces

branches variées de la même carrière, il pouvait, mieux que pas un, solliciter les réformes et les améliorations que voulait l'intérêt du service. »

Trois hommes ont mérité d'être inscrits au premier rang dans les fastes de la marine du dix-septième siècle :

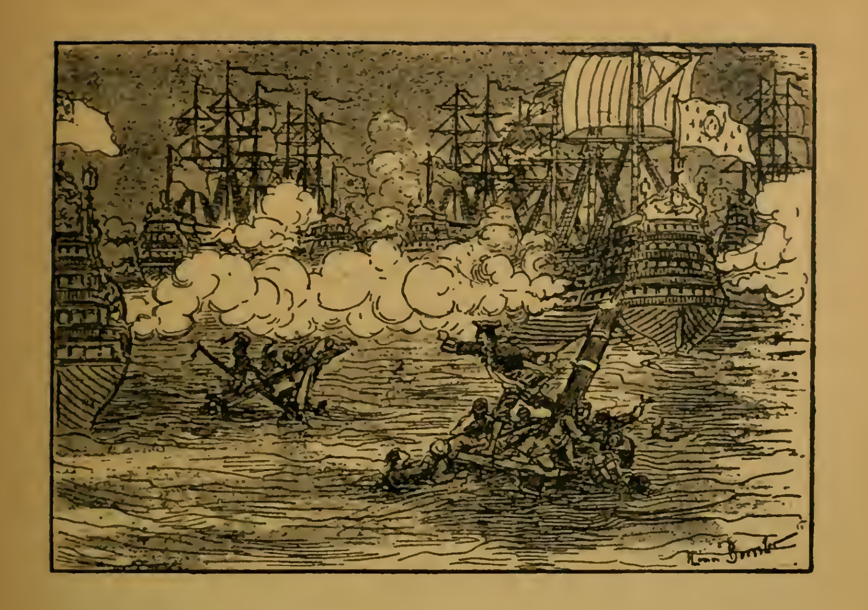
Colbert, le grand administrateur;

Ruyter, le grand tacticien;

Duquesne, qui était à la fois l'un et l'autre.

Duquesne laissait, en mourant, quatre fils. Il les avait élevés pour servir comme lui dans la marine royale; et, sous les yeux de leur illustre père, les deux aînés avaient déjà fait preuve de courage et de talents aux bombardements d'Alger et de Gênes.





TOURVILLE

Maréchal de France et vice-amiral, né en 1642. — Mort en 1701.

Normand, comme Duquesne dont il fut le compagnon d'armes et le meilleur élève, le comte de Tourville, — après la mort de ce grand homme de mer, — se vit décerner, d'une voix à peu près unanime, le sceptre du commandement maritime. A une intrépidité rare, il joignait un admirable sang-froid. Il avait été de toutes les grandes luttes entre Duquesne et Ruyter, et nul n'avait mieux profité que lui des leçons d'une pareille école. Après avoir été, dans sa jeunesse, un officier plein de fougue et de témérité à l'attaque, il était devenu, dans son âge mûr, un tacticien aussi habile que prudent; trop prudent même, au dire de quelques critiques, qui lui

reprochaient de n'être pas aussi brave de tête que de cœur, et de ne pas toujours tirer tout le parti possible d'une victoire, par la crainte exagérée d'en compromettre le résultat.

Tourville, bel enfant blond, aux yeux bleus, au teint de lis et de rose, — comme on disait dans le style fleuri de son temps, — était né d'une complexion frêle et délicate, qui semblait tout à fait incompatible avec les rudes exercices de la marine. Ce fut, pourtant, sa première vocation; et, son désir bien prononcé sur ce point détermina son père, premier gentilhomme de la chambre de Louis XIII et premier chambellan du prince de Condé, à le faire entrer, dès l'âge de quatorze ans, dans l'ordre de Malte. On attendit, cependant, qu'il eût atteint sa dix-huitième année avant de le lancer dans la carrière, sous les auspices d'un brave capitaine, chevalier de Malte aussi, qui s'était acquis une grande renommée à faire la chasse aux Barbaresques sur la Méditerranée. Ce fut en 1661 que le jeune Tourville rejoignit à Marseille son capitaine, porteur d'une lettre de recommandation du duc de Larochefoucauld. En voyant ce beau jeune homme, ou plutôt cette demoiselle, au maintien doux et timide, d'Hocquincourt fut à la fois saisi de surprise et d'une sorte de compassion; il ne pouvait s'imaginer qu'il y eût l'étoffe d'un marin dans cette nature en apparence si faible et si féminine. Il avait grande envie de le renvoyer immédiatement à sa mère: « Que ferons-nous, répondit-il au noble protecteur de cet Adonis, que ferons-nous, sur des vaisseaux armés en course, de ce jeune homme, qui me paraît plus propre à servir les dames de la cour qu'à supporter les fatigues de la mer? »

Tourville s'embarqua néanmoins sur la frégate du brave d'Hocquincourt, qui le conduisit à Malte. Depuis son arrivée à Marseille, il s'était attaché à prendre, des plus anciens matelots, des leçons de manœuvre et de tout ce qui se rattachait à la science nautique, et ses maîtres avaient été émerveillés de son ardeur à s'instruire et de sa promptitude à profiter de leurs leçons. A Malte, il continua son apprentissage, et se fit remarquer par la sagesse de sa conduite et son application à tous les exercices du rude métier auquel il se destinait. D'Hocquincourt commença à revenir sur son premier jugement, mais, il allait bientôt reconnaître combien son pronostic, sur la vocation de l'élève qu'on lui avait confié, avait été téméraire. Il était sorti sur sa frégate, qui portait trente-six canons, accompagné d'une autre frégate moins forte, commandée par le capitaine Cruvillier. Le jeune Tourville était à son bord. On rencontre deux vaisseaux algériens d'un plus fort tonnage, et qui, se prévalant de leur supériorité apparente, engagent immédiatement le combat en lâchant leurs bordées aux Français. La réponse de d'Hocquincourt fut telle, qu'ils ne virent d'autre ressource que de se précipiter à l'abordage. Ils arrivèrent tête baissée, et sautèrent comme des chacals furieux, lançant d'horribles cris, sur le pont de la frégate chrétienne. Le moment était venu pour le novice Tourville de faire son coup d'essai ; ce fut un vrai coup de maître.

« Maniant son sabre avec adresse, à défaut de force, dit un historien, il abattit à lui seul autant d'ennemis que presque tout le reste de l'équipage ensemble. »

De ceux qui avaient sauté sur le vaisseau, pas un seul n'échappa : ils furent tués ou jetés à la mer; et, cet

Adonis avait éclipsé jusqu'à son capitaine lui-même. La généreuse nature du héros s'était tout à coup manifestée en face du danger. Son sang avait abondamment coulé par plus d'une blessure; mais, il avait reçu avec bonheur et sans sourciller ce premier baptême de gloire.

Cependant, cette affaire n'était qu'un prélude. Deux bâtiments tripolitains étant survenus, le combat recommence avec une ardeur nouvelle : après un feu terrible, d'Hocquincourt commande l'abordage de l'un des vaisseaux tripolitains. Tourville a sauté le premier sur le bord ennemi, entraînant à sa suite les plus intrépides : son courage décuplant sa force, il culbute tout ce qui veut lui opposer une résistance, et contraint les Turcs à mettre bas les armes. D'Hocquincourt, — honteux de n'avoir pas deviné tout d'abord ce jeune lion, — l'embrasse ruisselant de sueur et de sang, et le nomme lieutenant du vaisseau qu'il vient de prendre si valeureusement.

A quelques jours de là, monté sur sa prise, Tourville s'empare d'un vaisseau tunisien plus beau, plus fort que celui qu'il commandait, et il en est nommé capitaine.

Nous devons renoncer à raconter toutes les autres prouesses qui suivirent ces brillants débuts, et signalèrent les courses nombreuses de ce jeune marin dans la Méditerranée, dans l'Archipel et dans la mer Adriatique, sous les ordres du duc de Beaufort, ce singulier héros de la Fronde, et toujours en compagnie du brave chevalier d'Hocquincourt. Il était à Venise, en 1666, lorsque, cédant aux instantes prières de sa mère, il se décida à rentrer en France. Quand il vint prendre congé du doge, il en reçut un bref ou diplôme, dans lequel il

était qualifié de *protecteur du commerce maritime, et d'invincible* Cet acte se terminait ainsi :

« Et pour marque de notre estime, nous souhaitons à ce valeureux chevalier honneur et gloire dans tous les lieux où il portera ses armes. »

Ce diplôme était accompagné d'une médaille avec une chaîne en or, dont il lui avait été fait présent au nom de la République.

A son retour en France, Tourville, le jeune et brillant officier, déjà vieux de cinq années de combats en mer et de nombreuses cicatrices, fut présenté à Louis XIV, qui lui fit l'accueil le plus honorable, et le nomma, quelques jours après, capitaine de vaisseau dans la marine royale. Ce fut en cette qualité qu'il fit partie, en 1669, de l'expédition conduite par les ducs de Beaufort et de Navailles, au secours de l'île de Candie assiégée par les Turcs; expédition où périt le duc de Beaufort, et qui n'eut d'autre résultat que de retarder de trois mois la capitulation de l'île.

Dans la guerre de Hollande, en 1672, il tint honorablement son rang dans la flotte française, commandée par le duc Jean d'Estrées. Il faisait partie de l'escadre de Duquesne, et se couvrit de gloire à côté de cet illustre amiral, à l'affaire du 7 juin 1672, dans la baie de Solebay (1). Il ne se comporta pas avec moins de bravoure et d'éclat dans la campagne suivante; aussi, fut-il signalé dans les rapports du chef de la flotte française, pendant ces deux expéditions, comme un des meilleurs officiers de la marine royale.

Il ne se démentit point dans la guerre de Messine contre les Espagnols, où il tint successivement la mer

(1) Voir la biographie de Duquesne.

sous le chevalier de Valbelle (1674-1675), sous Duquesne et le duc de Vivonne (1675-1676).

Une frégate française, — étant tombée seule au milieu de dix galères espagnoles, — avait été prise et conduite dans le port de Reggio. Tourville, ne voulant pas que ce trophée restât à l'ennemi, conçut le hardi dessein d'aller l'incendier, sous le canon même de la place; ce qu'il exécuta en plein jour avec un succès complet. Il fut assisté dans cette audacieuse entreprise par le capitaine de Léri, et par le capitaine de brûlot Serpaut; ce dernier alla intrépidement mettre le feu à la prise des Espagnols, tandis que Tourville et Léri, embossés devant le port, tenaient en respect l'artillerie des forts.

A peu de temps de là, Vivonne étant allé faire le siège de la ville d'Agosta, sur la côte orientale de Sicile, à quelques lieues de Syracuse, Tourville obtint l'honneur d'entrer le premier dans le port à la tête de l'armée, et ce fut particulièrement à sa connaissance du lieu, à son courage et à la manière dont il fit jouer son artillerie, que l'on dut la prompte capitulation de la place (1).

A la bataille navale de Stromboli (8 janvier 1676), où Duquesne força Ruyter de lui abandonner le champ du combat, Tourville, monté sur le *Sceptre*, avait l'honneur de servir de matelot au vaisseau amiral; c'est dire assez qu'il eut une grande part aux périls comme à la gloire de cette grande journée.

Il occupait le même poste d'honneur et de danger, lors du combat plus mémorable encore du Mont-Gibel (22 avril 1676), qui fut la seconde et dernière rencontre entre ces deux terribles athlètes, qui avaient noms Duquesne et Ruyter. Peut-être, le coup qui abattit le héros

(1) Léon Guérin, *Hist. maritime de France.*

hollandais et assura la victoire à son rival était-il parti du vaisseau que commandait Tourville.

Un mois après la mort du grand Ruyter, Vivonne prit la résolution d'aller en personne détruire, dans le port de Palerme, ce qui restait de la flotte hollandaise, veuve de son glorieux amiral. Arrivé en vue de cette ville, le 31 mai, Vivonne envoya, le lendemain, quatre de ses plus habiles officiers, — entre autres le capitaine de Tourville, — pour reconnaître les dispositions des flottes combinées d'Espagne et de Hollande, qui s'étaient rangées derrière le môle qui protège le grand port de Palerme contre les vents du large. D'après les rapports que lui firent ces quatre officiers, qui avaient heureusement accompli leur périlleuse mission, Vivonne assembla son conseil.

« Tourville, dit M. Léon Guérin, s'y fit remarquer par la spontanéité de son génie militaire, la vaillance de ses conceptions, comme il devait se faire admirer un jour, à la tête des armées navales, par la prompte étendue de son coup d'œil et le rapide ensemble de ses attaques. Son avis prévalut dans le conseil. Ce n'était pas peu de chose, là où se trouvait le grand Duquesne, dont la prudente vieillesse n'aimait à rien confier à la fortune, et n'attendait la victoire que d'un courage solidement appuyé sur les plus exacts et les plus minutieux calculs. »

Ce qui résulta du plan proposé par Tourville, approuvé par Duquesne et adopté par Vivonne, ce fut la destruction à peu près totale de la flotte batave-espagnole réunie dans les eaux de Palerme.

A son retour en France (1677), notre glorieux capitaine reçut la cornette de chef d'escadre. La paix de

Nimègue, conclue en 1678, lui procura quelques années de loisir, qu'il consacra utilement aux branches administratives de la marine. Il avait l'honneur de siéger, avec Duquesne et Vauban, dans un conseil de construction navale formé par Colbert, et qui se réunissait régulièrement à Versailles sous la présidence du ministre. Il en fut un des membres les plus actifs et les plus influents. Colbert le chargea de diriger, à Versailles même, sous les yeux du roi et sous les siens, l'exécution d'une frégate dont lui, Tourville, avait proposé le modèle. Elle était d'un dessin qui raffinait sur la fabrique anglaise, sa mâture et son assiette étaient supérieures, et l'on admirait comme elle serait légère, quoique chargée de beaucoup d'artillerie; elle n'avait que dix mètres (trente pieds) de quille, et, cependant, elle était percée pour soixante pièces de canon. Cette frégate devait servir de modèle pour celles que l'on construirait à l'avenir (1).

Ce fut dans le même temps que Tourville, qui avait un grand talent de démonstration, fut chargé de donner à la cour de France le spectacle d'un combat naval et d'expliquer au roi la théorie, éclairée par la pratique, de l'art où il était passé maître.

« Le roi, la reine, la famille royale et tout ce que la cour avait de plus distingué, dit le biographe Richer, se rendirent dans un port de mer. Tourville, monté sur un vaisseau, leur exposa d'abord toutes les manœuvres, et fit faire aux soldats l'exercice des armes. Ensuite, représentant un combat naval, il montra la manière de monter à l'abordage. Le lendemain, deux frégates se livrèrent un combat simulé, pendant une heure, en se

(1) Léon Guérin, ouvrage cité.

canonnant, et en se prenant tour à tour le vent l'une sur l'autre. Le roi observait avec le plus vif intérêt toutes les opérations que Tourville lui expliquait. Ce fut peu de temps après cette fête guerrière (1681) qu'il fut élevé au grade de lieutenant général des armées navales. »

Duquesne n'avait plus sur lui que le rang d'ancienneté. Tourville concourut à ses deux expéditions de 1682 et 1683, contre les pirates d'Alger, et ne contribua pas médiocrement au double bombardement de ce repaire d'indomptables forbans. Ce fut lui qui, après la seconde expédition, ayant été laissé en croisière sur la rade d'Alger, fut chargé d'intimer au successeur des deux Barberousse les conditions de Louis XIV.

Il fut aussi de l'expédition contre Gênes, en 1684; de celle du vice-amiral Jean d'Estrées contre Tripoli, en 1685; il dirigea l'attaque du port de cette ville, et la formidable manœuvre des galères à bombes. Là, comme toujours, il donna occasion d'admirer sa hardiesse, son courage et son habileté.

Louis XIV qui, par le traité de Nimègue, avait fait renoncer l'Angleterre à exiger de ses vaisseaux le salut au pavillon britannique, s'arrogeait pour lui-même le droit au salut de la part des nations secondaires, et notamment des Espagnols, ce qui donnait lieu à d'incessants conflits entre nos vaisseaux et ceux de cette nation.

En l'année 1688, Tourville, étant accompagné de Victor-Marie d'Estrées, fils du vice-amiral du Ponant, et de Château-Regnaud, chef d'escadre, rencontre par le travers d'Alicante le vice-amiral espagnol Papachim, qui revenait de Naples avec deux vaisseaux de première

force, montés d'un nombreux équipage. Les Français avaient un vaisseau de plus, mais ils étaient plus faibles en canons et en hommes. Ils députent vers l'amiral une tartane pour lui demander le salut. Papachim, en bon Castillan, refuse avec fierté. Aussitôt, Tourville et Château-Regnaud arrivent sur son vaisseau, lui lâchent leurs bordées et le démâtent, pendant que Victor-Marie d'Estrées aborde l'autre bâtiment et s'en rend maître. Tourville, à son tour, est monté à l'abordage du vaisseau de Papachim et le fait capituler. « Je ne veux qu'une chose, dit l'amiral français, c'est que vous saluiez le pavillon du roi son maître; » et l'amiral espagnol se vit forcé de donner une salve de neuf coups de canon, de chacun de ses vaisseaux, au pavillon blanc fleurdelisé. Après quoi, il lui fut permis d'aller dévorer son dépit et réparer ses avaries dans tel port d'Espagne qu'il lui conviendrait de choisir.

Duquesne était mort sans avoir pu obtenir la dignité de vice-amiral que nul n'avait mieux méritée que lui; tous les regards se fixèrent sur Tourville, son meilleur élève, et le plus digne, après lui, de commander en chef les flottes de la marine royale, alors si florissante. Ce brave officier général quitta alors l'ordre de Malte, auquel il n'avait jamais été engagé par un vœu solennel et définitif. En 1689, déjà frisant de près la cinquantaine, il prit le titre de comte et se maria. « Je souhaite, lui dit Louis XIV, en signant son contrat de mariage, que vous ayez des enfants qui vous ressemblent, et qui soient, autant que vous, utiles à l'Etat. »

Jacques II, détrôné par son gendre, Guillaume d'Orange, était venu se réfugier à la cour du grand roi. Louis XIV ne se borna point à lui donner une splendide

hospitalité, il se fit le champion de sa cause et entreprit de le rétablir sur le trône, en dépit du parlement, de l'armée et du peuple d'Angleterre, qui avaient fait la révolution de 1688, et qui entendaient la maintenir. Louis XIV déclara donc la guerre au nouveau roi, qui n'était à ses yeux qu'un usurpateur, par un acte officiel du 23 juin 1689. Tourville arma à cette époque, à Toulon, une flotte de vingt vaisseaux, quatre frégates, huit brûlots et quelques bâtiments de charge, avec ordre de la conduire dans l'Océan, pour se joindre à Château-Regnaud, qui armait de son côté à Brest. Ces flottes devaient s'opposer à celles d'Angleterre et de Hollande qui venaient de se réunir. La tâche imposée à Tourville était hérissée de difficultés; il fallait passer le détroit de Gibraltar et côtoyer toute l'Espagne, dont on risquait à chaque instant de rencontrer les vaisseaux; puis, déjouer le plan formé par les flottes combinées pour empêcher la jonction des Français.

« Tourville, qui, selon la remarque d'un historien maritime, n'était plus dès longtemps le bouillant capitaine si prompt à l'abordage et aux coups de main presque téméraires, mais qui avait acquis toutes les prudentes qualités, toutes les ruses, toute l'expérience d'un général consommé, profita si habilement de la faveur du vent, qu'il surmonta tous les obstacles, passa à travers les flottes d'Angleterre et de Hollande, et joignit celle de Brest sans coup férir, au grand étonnement des ennemis, encore occupés à le chercher (1). » Il prit le commandement général de l'armée navale, qui lui revenait de droit, comme étant le plus ancien de grade.

La flotte se mit en mer, ayant le ministre Seignelay à

(1) Léon Guérin, *Hist. maritime de France.*

son bord, pour se porter à la rencontre des flottes alliées. Malgré le désir qu'éprouvait le ministre d'assister à une grande bataille, les anglo-bataves ayant jugé prudent de rentrer dans leurs ports, il fut impossible de les joindre; il fallut se contenter de la terreur qu'on leur avait inspirée, rentrer aussi en rade et désarmer jusqu'à la campagne prochaine.

Tourville accompagna Seignelay à Versailles, et fut nommé, le 1er novembre de cette même année, vice-amiral du Levant, en remplacement du fils du duc de Vivonne, qui venait de mourir, après n'avoir joui que quelques mois de la survivance de son père.

Le 23 juin 1690, Tourville sortit de Brest à la tête d'une flotte de soixante-dix vaisseaux de ligne, de quinze galères, de dix-huit brûlots et de cinq frégates légères. Château-Regnaud commandait la division d'avant-garde. Victor-Marie d'Estrées, qui avait succédé à son père dans la charge de vice-amiral du Ponant, était à l'arrière-garde. Tout ce que la marine royale comptait alors d'officiers les plus renommés était à la tête des escadres et des vaisseaux : c'étaient les lieutenants généraux d'Amfreville et Gabaret; les chefs d'escadre de Relingue, de Coëtlogon, de Villette, de Nesmond, de Flacourt, de Pannetier et de la Porte; des capitaines comme de Pointis, la Galissonnière, un Château-Morand, un Belle-Isle-Erard, un d'Aligre. Jean Bart y était aussi sur son *Alcyon,* de quarante canons, et le chevalier de Forbin sur le *Fidèle*, de cinquante-six. Jamais flotte plus redoutable et plus illustrement commandée n'avait promené le pavillon de la France sur l'Océan.

Plein de confiance dans sa force et dans sa bonne

étoile, Tourville se porta à la rencontre de la flotte ennemie, jusqu'au-delà du Pas-de-Calais, bien qu'il eût contre lui le vent et la marée. Les deux armées se trouvèrent en présence le 9 juillet, à la hauteur de *Beachy-Head*, que nos historiens appellent *Beveziers*, sur la côte d'Angleterre, à la vue de l'île de Wight. La flotte ennemie était sous le commandement général de l'amiral anglais Herbert, qui venait d'être promu à la pairie sous le titre de comte de Torrington. L'avant-garde, toute composée de vaisseaux hollandais, était conduite par Evertzen, qui passait pour le plus brave et le plus habile officier de mer de cette nation, depuis qu'elle avait perdu Ruyter. Torrington, par déférence sans doute pour la marine batave, avait laissé à un autre amiral hollandais, Vander-Putten, le commandement du corps de bataille, et s'était réservé l'arrière-garde. Les deux flottes combinées présentaient un effectif de cinquante-neuf vaisseaux de ligne, et de cinquante-trois bâtiments inférieurs, en tout cent douze voiles.

Les deux flottes se rangèrent en deux lignes parallèles l'une à l'autre, et passèrent toute la journée du 9 à manœuvrer dans le but de se gagner le vent, que les ennemis parvinrent à conserver toujours à leur avantage. Fatigué de ces évolutions de parade, Tourville prit son parti, et fit connaître dans la nuit à ses vice-amiraux qu'il était résolu d'engager le combat à quelque prix que ce fût, même au vent des ennemis. Le soleil du lendemain trouva, à son lever, la flotte française en disposition de combat, et au signal donné par le vaisseau amiral, la lutte s'engagea.

« Le brave Evertzen, dit le baron de Sainte-Croix, s'abandonnant trop, força de voiles, et dépassa l'avant-

garde des Français. Il se jeta au milieu d'eux, laissant un vide entre son escadre et le reste de l'armée de Herbert. Tourville profita de cette imprudence, et coupa cette avant-garde d'avec le corps de bataille. Une partie de ses vaisseaux fit tête aux Anglais, et l'autre aux Hollandais; tandis que Château-Regnaud, avec sa division que ces derniers avaient passée, se replia sur eux pour les investir. Un calme qui survint, et la longue bordée que cet officier général fut obligé de courir, ne lui permirent pas d'arriver assez tôt pour détruire entièrement l'escadre d'Evertzen, qui fit une grande faute, celle de ne pas prolonger assez sa ligne. Elle était déjà exposée au feu du corps de bataille que conduisait Tourville en personne. Ce général l'attaqua à la demi-portée du canon avec tant de vivacité, qu'elle fut presque toute *désemparée* (1) et eut plusieurs bâtiments entièrement démâtés. Elle dut plus son salut au calme et au *jusant* (2), qu'aux efforts d'Herbert pour la dégager. Ce dernier n'arriva qu'avec lenteur, ne soutint pas longtemps le feu de l'ennemi, et s'en tint éloigné avec toute son escadre. Celle que commandait Edouard Russel s'attacha aux plus faibles navires de l'arrière-garde française et en fit d'abord plier quelques-uns. Le chevalier de Rosmadec combattit, avec le sien, contre cinq vaisseaux anglais, dont il soutint avec valeur tout le choc.

Les autres capitaines de cette escadre, animés par l'exemple du comte d'Estrées, leur chef, repoussèrent

(1) On dit qu'un vaisseau est *désemparé*, lorsque, dans le combat, on a détruit ou mis en désordre son gréement, c'est-à-dire tout ce qui lui est nécessaire pour qu'il puisse mettre sous voiles, comme manœuvres cordages, poulies à voiles.

(2) *Jusant*, reflux ou marée descendante.

vivement les ennemis et les forcèrent bientôt à tenir le vent. Toute leur flotte fut tellement maltraitée qu'on les vit mettre à la mer leurs chaloupes pour se remorquer L'action avait duré huit heures, et les Français commençaient déjà à manquer de munitions.

« Dans sa retraite, Herbert se comporta en marin expérimenté, et ce fut à son habileté que les alliés durent leur salut. Après avoir demeuré quelque temps à une certaine distance de la flotte française, en assez bon ordre et avec toutes ses voiles ferlées, il s'aperçut qu'elle dérivait par la force des courants. Aussitôt, il laissa tomber ses ancres, dans l'espérance de séparer les deux armées, si celle des ennemis n'imitait pas cette manœuvre. Tourville mouilla d'abord à la demi-portée de canon de quelques vaisseaux hollandais; mais, sur les dix heures, il leva l'ancre pour les poursuivre. Se trouvant chassé par la marée, il fut entraîné, pendant la nuit, loin de l'armée ennemie et d'une partie de la sienne. Cette faute, que ses officiers même lui reprochèrent, laissa aux flottes alliées le temps d'échapper à une destruction totale (1). »

Le jour du combat, douze vaisseaux de la flotte ennemie furent rasés comme des pontons, fait rare et dont Tourville se montrait d'autant plus fier qu'il avait combattu ayant le vent contre lui. Les Français ne prirent qu'un seul vaisseau hollandais de troisième rang, et ce fut M. de Nesmond qui eut les honneurs de cette capture. Dans la nuit, deux vaisseaux de la même nation, dont l'un était celui du vice-amiral, sautèrent en l'air; douze autres vaisseaux, tant anglais que hollandais, furent ensuite brûlés par l'ennemi lui-même, après

(1) *Hist. de la puissance navale de l'Angleterre*, liv. IV.

qu'il les eut fait échouer sur la côte. La perte en hommes fut considérable et double de celle des Français, qui ne perdirent aucun vaisseau, mais qui en eurent un grand nombre de désemparés.

Ces avaries, conséquences inévitables d'un combat en mer, la contrariété du vent et des marées, la fatigue de ses équipages ne permirent pas à Tourville de pousser jusqu'au bout les conséquences de sa victoire. Il poursuivit, cependant, les deux flottes alliées jusqu'à l'entrée de la Tamise, et les aurait attaquées sous les murs mêmes de Londres, où le retour de Herbert avait jeté la consternation et la terreur, s'il n'eût pas manqué de pilotes qui connussent l'entrée de la rivière, et dont il pouvait d'autant moins se passer, que les Anglais avaient fait enlever toutes les bouées de leurs côtes. C'est cette hésitation, si naturelle et si sage d'ailleurs, que lui reprochait amèrement Seignelay, ministre hardi dans ses desseins, impétueux dans ses désirs, qui avait assigné, pour but à cette campagne, la ruine complète de l'Angleterre par l'incendie de ses ports et par la destruction de sa marine.

Tourville, cependant, pour donner un commencement de satisfaction au bouillant Seignelay, opéra une descente à Tingmouth, au fond de la baie de ce nom, sur la côte du Northumberland. Dix-huit cents hommes, commandés par le comte d'Estrées, forcèrent les retranchements de l'ennemi et le mirent en fuite. Les Français s'emparèrent de trois frégates et de neuf riches bâtiments marchands, qui se trouvaient dans le port, et y mirent le feu, après en avoir enlevé l'artillerie et les marchandises.

Tandis que le roi Guillaume faisait traduire son ami-

ral devant une cour martiale et cassait les officiers de sa flotte, Louis XIV faisait frapper une médaille pour consacrer la victoire de son armée navale et inaugurer sa conquête de l'empire maritime sur ses rivaux de la Tamise et de l'Amstel (1).

« En effet, dit Voltaire, ce que Louis XIV souhaitait depuis vingt années, et ce qui avait paru si peu vraisemblable, arriva. Il eut l'empire de la mer, empire qui fut, à la vérité, de peu de durée. Les vaisseaux de guerre ennemis se cachaient devant ses flottes. Les armateurs de Saint-Malo et du nouveau port de Dunkerque s'enrichissaient, eux et l'Etat, de prises considérables. Enfin, pendant près de deux années, on ne connaissait plus sur les mers que les vaisseaux français (2). »

Tel fut le résultat de la journée de Béveziers, malgré les quelques fautes qu'avec plus de sévérité sans doute que de justice on a reprochées au vainqueur.

Quant aux affaires de Jacques II, qui avaient été l'occasion ou le prétexte de cette guerre maritime, elles en profitèrent peu ; car, le lendemain même de la victoire de Béveziers, ce roi perdait en Irlande la bataille de la Boyne, malgré le courage des Français auxiliaires que commandait Lauzun. Le brave d'Hocquincourt, ce compagnon des premiers exploits maritimes de Tourville, d'Hocquincourt, qui avait quitté son vaisseau pour un régiment de cavalerie, y périt, en faisant de vains efforts pour retenir les bataillons irlandais emportés par une honteuse panique. Nous devions ici ces quelques lignes de souvenir au noble chevalier qui avait ouvert

(1) Cette médaille portait pour légende : *Imperium maris desertum.*

(2) *Siècle de Louis XIV.*

au vainqueur de Béveziers la carrière de la gloire et des honneurs maritimes.

L'année 1691 fut marquée par la campagne dite du *large*, que les hommes du métier considèrent comme le chef-d'œuvre de Tourville. Le but de cette campagne était une preuve nouvelle de l'intérêt que Louis XIV portait à la cause des Stuarts, si compromise par la défaite de la Boyne ; il consistait à tenir incessamment en respect une flotte immense que Guillaume III, après son désastre de Beachy-Head, était parvenu à réunir de nouveau, dans l'espoir de ressaisir, sur l'Océan, la supériorité que ce désastre avait fait perdre à la marine britannique. Il importait, au contraire, à Louis XIV de rester maître de la mer, soit pour faire passer des secours au malheureux Jacques II, soit pour protéger la retraite de ses partisans.

A cet effet, Tourville avait été chargé d'armer, à Brest, une flotte de soixante-sept vaisseaux de ligne, avec ordre de tenir la mer, en même temps que la flotte anglo-batave, qui en comptait quatre-vingt-six. L'amiral avait pour instructions d'empêcher les ennemis d'insulter nos côtes, en évitant toutefois tout engagement dans la Manche. Sorti de Brest, le 25 juin, il croisa pendant quinze jours à l'entrée de cette mer, arrêtant tous les navires qui voulaient y entrer ou en sortir.

« Ayant appris, dit Sainte-Croix, que le convoi de Smyrne était arrivé sur les côtes d'Irlande, il s'approcha des Sorlingues pour donner des inquiétudes aux ennemis. Il tombe ensuite sur la flotte de la Jamaïque, la dissipe, prend son escorte et s'empare de quelques bâtiments marchands. Les autres n'échappent qu'à la



Tourville (1642-1701)

faveur d'un brouillard épais. Au bruit de ces exploits, Russel, qui commandait les forces navales des confédérés, se réveille, cherche Tourville, et tâche de l'engager à un combat. Le général français le tire au large, conserve l'avantage du vent, et ne lui fournit, pendant l'espace de cinquante jours, aucune occasion de le combattre, en épiant toujours celle de l'attaquer lui-même avec avantage. L'amiral anglais, désespéré, l'abandonne, et va établir sa croisière dans les parages d'Irlande, où, assailli d'une violente tempête, il est forcé de rentrer dans ses ports avec tous ses vaisseaux désemparés, après en avoir perdu trois et quinze cents hommes d'équipage. Tourville comptait profiter de ce désastre, mais les vents s'y opposèrent : il n'arriva pas assez tôt pour enlever aux alliés une partie de leur flotte (1). »

Telle fut cette fameuse campagne du *large*, qui maintint l'empire de la mer à notre flotte, sans coûter un seul vaisseau, pas même un seul homme à la France, tint nos côtes à l'abri de toute insulte et protégea les convois d'Irlande.

« Les savantes manœuvres de Tourville, dans cette campagne, dit l'auteur que nous venons de citer, ont été toujours admirées des marins les plus habiles; et, les Anglais avouèrent que ce général se conduisit avec tant de vigilance, de précautions et d'habileté, qu'il rendit inutiles tous les efforts de Russel, son adversaire. »

Ce dernier, qui, de son côté, avait fait preuve d'une habileté remarquable, et qui n'avait d'autre tort que de s'être trouvé aux prises avec un adversaire plus

(1) Baron de Sainte-Croix, *Hist. de la puissance navale de l'Angleterre.*

habile encore que lui, fut incriminé par la chambre des Communes, et obligé de se justifier. Il prouva qu'il avait fait tout ce qui était humainement possible pour obtenir un meilleur succès, en se conformant aux instructions qu'il avait reçues ; mais, ces instructions, — suivant un historien anglais, — étaient si obscures et si contradictoires, qu'elles n'avaient pu que le mettre dans le plus grand embarras (1).

Nous voici arrivés à une époque à la fois glorieuse et fatale de la carrière maritime de Tourville; nous voulons parler de cette journée de la Hogue (29 mai 1692), qui aurait pu compter pour une victoire dans les fastes de notre marine, si elle n'avait pas eu de lendemain.

Plus fidèle que la fortune à la cause du roi Jacques, Louis XIV avait résolu de tenter un dernier effort, en faveur de ce monarque, et de le relever d'une dernière défaite qu'il avait subie sur le champ de bataille de Kilkonnel, en Irlande. Les rapports qu'adressaient d'Angleterre les partisans de ce prince, peignaient le pays comme en proie au mécontentement le plus vif, et n'attendant que l'arrivée de quelques secours pour s'insurger en masse contre l'usurpateur, et acclamer d'une seule voix le roi légitime. On ne doutait pas de nombreuses défections dans l'armée et dans la flotte, dont les officiers étaient, disait-on, honteux et las de se voir supplantés en toute occasion, par les Hollandais, dans l'estime et dans la confiance de Guillaume de Nassau. Ce n'étaient là que de pures illusions.

On armait donc, à Brest et à Toulon, une flotte dont le commandement était dévolu à Tourville, et qui devait ramener en Angleterre le roi Jacques, escorté de quinze

(1) Campbell, *Hist. navale de l'Angleterre.*

à vingt mille hommes. Guillaume III, instruit de ces dispositions menaçantes du roi de France, ne restait pas inactif de son côté, et les vaisseaux se multipliaient comme par enchantement dans ses ports. Bientôt, en réunissant les escadres de la Hollande à celles de l'Angleterre, il eut sous voiles une flotte de quatre-vingt-dix-neuf vaisseaux, portant ensemble plus de sept mille cent cinquante canons, et plus de quarante mille hommes. C'était l'armement le plus formidable qu'on eût encore vu en mer.

La flotte française devait se composer de soixante-huit bâtiments, montés en tout d'environ cinq mille quatre cents canons; et, comme nous l'avons dit plus haut, de vingt mille hommes tout au plus. Entre les mains de Tourville, ces forces pouvaient suffire pour balancer celles des confédérés; mais, telle était l'impatience à Versailles, qu'on ne lui permit même pas d'attendre, pour appareiller, que son armement, à Brest, fût terminé, et que l'escadre que d'Estrées devait lui amener de Toulon, — et qui se trouvait retardée par les vents contraires, — l'eût rejoint. Tourville, sur une injonction formelle du gouvernement, sortit avec quarante-quatre vaisseaux de ligne seulement et treize brûlots, portant avec lui cet ordre écrit de la main de Louis XIV :

« Allez chercher mes ennemis, et combattez-les, forts » ou faibles, partout où vous les trouverez, *quoi qu'il en* » *puisse arriver.* »

L'amiral, non point par excès de prudence, mais par un juste sentiment de sa responsabilité, avait cru devoir faire quelques objections, fondées sur la connaissance qu'il avait de la jonction des deux flottes ennemies, et

sur la nécessité d'attendre qu'il fût au grand complet pour aller à leur rencontre. Il avait reçu de Pontchartrain, alors ministre de la marine, cette impérieuse réponse :

« Ce n'est point à vous qu'il appartient de discuter les
» ordres du roi ; c'est à vous de les exécuter et d'entrer
» dans la Manche. Mandez-moi si vous voulez le faire,
» sinon le roi commettra, à votre place, quelqu'un plus
» obéissant et moins circonspect que vous. »

Tourville, ayant assemblé ses capitaines, leur donna lecture de cette lettre, et leur dit :

« Vous le voyez, Messieurs, il ne s'agit pas de délibérer, mais d'agir. Si l'on nous accuse de circonspection, du moins qu'on ne nous taxe pas de lâcheté. » Et, sans plus de réflexions, il donna l'ordre d'appareiller.

Cependant, de meilleurs avis étaient arrivés à Versailles. Le complot ourdi par les jacobites avait été découvert, et tous les chefs du parti arrêtés ; les officiers de la flotte avaient, dans une adresse, protesté de leur fidélité, et témoigné de leur ferme volonté de mourir loyalement pour la cause du roi constitutionnel et pour la défense du pays. Le seul Russel, grand-amiral, n'avait pas signé cette adresse, regardant comme indigne de lui de se défendre contre un soupçon de trahison, et se réservant de prouver par les faits la loyauté et la droiture de ses intentions. Guillaume fit un acte de profonde politique, en ne tenant aucun compte des mauvais bruits qui avaient couru à l'endroit de ce lord, et en lui laissant le commandement en chef des deux flottes.

A la réception de ces nouvelles, on expédia de Cherbourg jusqu'à dix corvettes, pour porter à Tourville la

révocation de l'ordre impératif qu'il avait reçu, et l'autorisation d'attendre, avant de s'engager avec la flotte ennemie, les renforts que devaient lui amener d'Estrées, Château-Regnaud et le marquis de la Porte. Mais, aucune de ces corvettes ne rencontra l'amiral, qui entra dans la Manche le 27 mai, et qui, le 29, à la pointe du jour, découvrit les ennemis à sept lieues au large, entre le cap de la Hogue et la pointe de Barfleur, sur la côte de Normandie.

« L'illustre amiral, dit M. Louis Guérin, ne s'était pas attendu à se trouver en si grande disproportion de forces (quarante-quatre vaisseaux de ligne contre quatre-vingt-dix-neuf; treize brûlots contre trente-sept frégates et brûlots). Son courage n'en fut point ébranlé : il était décidé à se dévouer, corps et âme, à l'exécution de l'ordre qu'il avait reçu. Mais, pour qu'on ne l'accusât pas, sur la flotte, de folle présomption et d'exposer à plaisir ses vaisseaux et ses hommes à être écrasés, il assembla les officiers supérieurs en conseil de guerre, et leur montra l'ordre écrit de la propre main du roi, de combattre *fort ou faible*. Dès lors, il n'y eut plus qu'un cri dans le conseil : « Il faut combattre. »

La flotte française était au vent et pouvait éviter le combat. Tourville ne profita de cet avantage que pour donner le temps à ses vaisseaux de se mettre en ligne. Telle était la disposition de son armée :

L'avant-garde, au pavillon bleu et blanc, composée de quatorze vaisseaux, était commandée par le marquis d'Amfreville, monté sur le *Formidable*, de quatre-vingt-douze canons. Chefs de division : de Relingue et de Nesmond.

Tourville commandait le corps de bataille, ou l'esca-

dre au pavillon blanc, composée de seize vaisseaux ; il était monté sur le *Soleil-Royal*, de cent six canons. Chefs de division : de Langeron et de Villette-Murçai.

Enfin, l'arrière-garde, portant pavillon bleu, et forte de quatorze vaisseaux, était sous les ordres de Gabaret. Chef de division : Pannetier et de Coëtlogon.

Du côté des ennemis, l'avant-garde ou escadre *blanche*, composée de trente-six vaisseaux hollandais, avait pour chef l'amiral Allemonde ; le corps de bataille, ou escadre *rouge*, forte de trente-et-un vaisseaux, dont cinq de cent canons, obéissait directement au grand-amiral Edouard Russel ; l'arrière-garde, ou escadre *bleue*, était conduite par le chevalier John Ashby ; on y comptait trente-deux vaisseaux.

La flotte anglaise, ayant formé sa ligne de bataille, s'était mise en panne pour attendre les Français, qui avaient en ce moment le vent pour eux. L'action s'engagea sur les dix heures du matin (29 mai), et ce furent les Hollandais qui tirèrent les premiers coups. Nous allons emprunter le récit du baron de Sainte-Croix.

« Quand on fut à la portée du fusil, dit cet historien, l'action commença de part et d'autre, et devint d'autant plus meurtrière, qu'il survint un calme. Le brave Nesmond se fit alors remorquer, et alla se mettre par le travers du premier vaisseau de la ligne ennemie. Secondé par d'Amfreville et Relingue, il empêcha ainsi l'amiral Allemonde de revirer avec sa division pour doubler l'armée française et la mettre entre deux feux. Cet inconvénient arriva, néanmoins, quelques heures après, lorsque le vent eut tourné du sud-ouest au nord-ouest, et qu'une division de l'arrière-garde, aux ordres de Pannetier, n'ayant pu encore prendre son poste, fut

obligée de joindre l'avant-garde. Les Anglais, après avoir perdu quatre heures à poursuivre cet officier, vinrent tous ensemble tomber sur le corps de bataille. Chaque vaisseau français eut alors à se défendre contre plusieurs des ennemis, et fut forcé de se battre des deux bords.

» C'est dans ce moment que le chevalier de Coëtlogon se détache de l'arrière-garde et vient, en écartant les ennemis par la vivacité de son feu, se placer auprès de Tourville, son général et son ami. Celui-ci avait attaqué Russel, qui lui ripostait vigoureusement et ne lui montrait aucune disposition à baisser son pavillon devant lui.

» Un brouillard épais se lève vers les trois heures après midi; mais, Tourville ne peut en profiter pour se soustraire aux ennemis. Le calme et la marée contraire auraient fait tomber une partie de sa flotte au milieu d'eux, s'il n'eût pas ordonné de mouiller. Russel n'imita point cette manœuvre et laissa dériver ses vaisseaux, qui, à la faveur du brouillard, passèrent entre ceux des Français et joignirent le corps de bataille de ces derniers, qu'ils attaquèrent avec furie. Ils lancèrent plusieurs brûlots; et, avec le secours de la marée, en amenèrent cinq presque sous le beaupré de l'amiral français. Cet intrépide général n'en fut pas effrayé; il évita les uns d'un coup de gouvernail, et dériva les autres par le moyen de ses chaloupes.

Gabaret arrive alors avec une partie de l'arrière-garde, qu'il commandait; il s'approche de Tourville et jette l'ancre. Des vaisseaux ennemis tombent sur lui et l'obligent à couper ses câbles. L'action recommence à huit heures et continue jusqu'à dix avec assez de viva-

cité. La nuit seule put mettre fin à ce terrible combat, qui avait duré douze heures, et où la fortune semblait d'abord ne vouloir se déclarer pour aucun des deux partis, personne n'ayant encore amené son pavillon. »

A tout prendre, cependant, l'avantage de cette première journée, outre le grand honneur d'avoir tenu tête à l'ennemi avec des forces si inégales, l'avantage était pour les Français.

« En effet, suivant l'observation d'un autre historien, ils avaient fait éprouver, à l'ennemi, des pertes plus grandes qu'ils n'avaient eu à en supporter eux-mêmes. Pas un vaisseau de la flotte de Tourville n'avait péri ; il n'en était même aucun qui ne fût, bien ou mal, en état de naviguer, tandis que les alliés avaient à regretter plusieurs des leurs et avaient consumé en vain presque tous leurs brûlots. »

Mais, les jours qui suivirent cette lutte mémorable furent marqués par un enchaînement de désastres qu'il n'était donné ni à la prudence de prévenir ou d'éviter, ni au courage de conjurer. En effet, tout fit défaut à la fois à l'amiral français : le vent et la marée, qui lui furent contraires ; des rades sûres dans le voisinage du combat, pour recevoir ses vaisseaux les plus maltraités ; un ciel sans brume qui lui permît de promener son regard sur l'horizon et de rétablir, dans sa retraite, l'ordre et l'ensemble qu'avaient troublés les incidents du combat. Tourville était, cependant, parvenu à rallier autour de lui, dans la matinée du 30 mai, les quatre cinquièmes de sa flotte ; mais, les vaisseaux, inégalement maltraités, ne purent pas longtemps marcher de conserve. L'ordre avait été donné par l'amiral de gouverner pour sortir de la Manche par le raz Blanchard,

passage étroit et périlleux, entre l'île d'Aurigny et la presqu'île du Cotentin. La tête de la flotte, conduite par le chef d'escadre Pannetier, parvint à franchir le raz, au nombre de vingt vaisseaux; mais, la marée venant à manquer, les treize derniers, parmi lesquels se trouvait celui que montait Tourville, se virent obligés de mouiller sur un fond de roches.

Au retour de la marée, les vaisseaux chassèrent sur leurs ancres (1), et la rapidité du courant les rejeta sous le vent des ennemis. Tourville prit alors le parti de se réfugier à la Hogue et d'y échouer (2). Déjà, trois de ses plus gros vaisseaux en avaient fait autant à Cherbourg, qui, alors, bien que Vauban eût commencé à le fortifier, n'offrait guère un abri plus sûr que la Hogue. L'un de ces trois vaisseaux était le *Soleil-Royal*, sur lequel Tourville avait combattu l'avant-veille. Aux dix vaisseaux qui s'étaient échoués à la Hogue, vinrent s'en joindre deux autres détachés d'une division que le chef d'escadre de Nesmond parvint à faire rentrer à Brest, par un long détour, après avoir gagné la côte septentrionale de l'Ecosse.

« Les alliés, dit Sainte-Croix, avaient formé trois divisions : la première, sous les ordres du chevalier Ashby, poursuivit les bâtiments français qui venaient de passer le raz Blanchard; la seconde, commandée par Delaval, s'attacha aux vaisseaux qui s'étaient réfugiés à Cherbourg; la troisième se porta sur la Hogue. Le vice-amiral Rooke, qui conduisait cette dernière esca-

(1) On dit qu'un vaisseau *chasse sur ses ancres* lorsque la violence du vent ou d'un courant, ou la grosse mer, le force à entraîner ses ancres.

(2) *Echouer*, c'est toucher sur le fond de la mer, volontairement ou accidentellement, de manière que le vaisseau ne puisse plus flotter.

dre, donna des preuves de son habileté et de son courage. Embarqué sur un simple canot, et à la tête d'environ deux cents chaloupes bien armées, qui étaient protégées par l'artillerie d'une frégate et de deux demi-galères, il s'avança (le 2 juin) vers la plage où l'on découvrait les principaux débris de la flotte française. Pour les défendre, on se hâta d'équiper des bateaux du pays; mais, l'ennemi arrivant au commencement du flot, ils se trouvèrent échoués; et, lorsqu'il y eut assez d'eau pour les relever, jamais il ne fut possible de faire soutenir l'aspect seul des Anglais aux équipages effrayés, composés d'enfants et de vieillards.

» Tourville, de Villette, Coëtlogon et plusieurs capitaines se mirent dans leurs chaloupes, osèrent résister à Rooke, et donnèrent par là le temps de sauver quantité de canons et d'agrès. Bientôt, il fallut céder à la force; les Anglais se portèrent avec tant d'ardeur sur les vaisseaux échoués, qu'ils parvinrent à les aborder.

» Dès que les soldats et les matelots, dit un écrivain
» de cette nation (Dalrymple), eurent gagné le flanc de
» ces navires, ils jetèrent leurs mousquets, poussèrent
» par trois fois de grands cris de joie et grimpèrent sur
» ces hautes machines avec leurs coutelas à la main, et
» plusieurs même sans aucune arme. Les uns coupaient
» les cordages, d'autres mettaient le feu aux vaisseaux;
» quelques-uns en braquaient les canons contre les
» chaloupes, les plates-formes et les forts. Ils tirèrent
» peu sur ceux qui étaient dans ces bâtiments, parce
» qu'ils croyaient que les vaisseaux étaient les seuls
» ennemis auxquels ils eussent affaire. Aussi, voyait-
» on les Français sortir sans obstacle d'un côté de leurs
» navires et s'en aller dans leurs bateaux, tandis que

» les Anglais, entrant par l'autre, travaillaient à les
» détruire. Mais, ennuyés enfin de faire du mal en dé-
» tail, les assaillants se réunirent tous pour mettre le
» feu aux bâtiments français ; ensuite, ils en descendi-
» rent avec les mêmes cris de joie qu'ils avaient pous-
» sés en les abordant. »

» Cependant, la précipitation avec laquelle les Français quittèrent leurs vaisseaux, et l'affreux désordre qui en fut la suite, leur coûtèrent plus de monde que la perte de la bataille. Plusieurs, s'empressant d'entrer dans les chaloupes déjà pleines, en furent repoussés et se noyèrent; d'autres, cherchant à s'y accrocher, eurent les mains coupées; ils se virent aussitôt engloutis, la rage dans le cœur, et n'ayant que le temps de maudire leurs compatriotes. Le péril ne rendit pas tous ceux-ci barbares ; mais, aucun ne mérite mieux d'être cité qu'un matelot normand; il s'appelait Billard, et était maître d'équipage de l'*Admirable* (capitaine Beaujeu), un des navires échoués. S'exposant au feu des ennemis, il alla trois fois à son bord et en ramena les gens qui s'y trouvèrent. Il sauva encore tous les hommes qu'il put ramasser à la mer. Les Anglais, s'étant aperçus de ses efforts réitérés, se respectèrent assez eux-mêmes pour ne plus tirer sur lui à son troisième voyage. »

L'amiral Rooke employa deux jours à consommer l'incendie des douze vaisseaux échoués à la Hogue. Le *Soleil-Royal* et un autre vaisseau de ligne furent brûlés dans la rade de Cherbourg, par Delaval, qui en incendia un troisième à la Fosse de Galet, tout près de là.

Le roi Jacques fut témoin du désastre qui ruinait ses dernières espérances A mesure que les vaisseaux

s'embrasaient, quelques canons, qui n'avaient pas été déchargés, partaient et envoyaient leurs projectiles du côté du rivage. Quelques boulets tuèrent plusieurs personnes autour du malheureux monarque : « Je le vois bien, s'écria-t-il, le ciel combat contre moi; » et il se retira navré de douleur sous sa tente. Il prit la plume alors, et il écrivit à Louis XIV ces paroles de désespoir et de résignation :

« Je prie Votre Majesté de ne s'intéresser plus pour
» un prince aussi malheureux que je le suis, et d'agréer
» que je me retire, avec ma famille, dans quelque coin du
» monde, où je puisse ne plus être un obstacle au cours
» ordinaire de vos prospérités et de vos conquêtes. »

Louis XIV lui assigna la résidence royale de Saint-Germain, qu'il ne quitta plus jusqu'à sa mort.

Quant à Tourville, sa conscience lui disait que lui et tous les officiers, sous ses ordres, avaient fait noblement et bravement leur devoir; il était fier d'avoir pu lutter, sans jamais plier, pendant douze heures, avec quarante-quatre vaisseaux, contre une flotte de près de cent voiles; heureux de n'avoir laissé, même après le désastre du lendemain, aucun trophée à l'ennemi.

« Je n'ai manqué, en tout ceci, — écrivait-il de la Hogue même, le 3 juin, lorsque l'incendie de ses vaisseaux fumait encore, — que par une trop grande ponctualité à suivre les ordres contenus dans mes instructions, et par le malheur des vents qui, m'ayant retardé de mon côté, ont facilité en même temps la jonction des ennemis. »

Il eut pour lui le témoignage de ses adversaires mêmes; car, lord Russel eut assez de grandeur d'âme pour lui écrire « qu'il le félicitait sur l'extrême valeur

qu'il avait montrée en l'attaquant avec tant d'intrépidité, et en combattant si vaillamment avec des forces si inégales. »

Louis XIV, qui avait la principale responsabilité de la catastrophe de la Hogue, l'accepta tout entière avec une dignité et une magnanimité toutes royales ; il mesura l'estime qu'il devait à *l'homme qui lui avait obéi à la Hogue*, ce sont ses propres expressions, moins au résultat qu'à l'habileté et au courage dont son amiral avait fait preuve dans une entreprise où l'orgueil de son maître l'avait mis aux prises avec l'impossible. La première fois qu'il revit l'illustre amiral à Versailles, il lui adressa ces flatteuses paroles :

« Comte de Tourville, j'ai eu plus de joie d'apprendre qu'avec quarante-quatre de mes vaisseaux vous en aviez battu cent de mes ennemis, pendant un jour entier, que je ne me sens de chagrin de la perte que j'ai faite. »

Louis XIV voulut que Tourville se trouvât compris dans la plus prochaine promotion de maréchaux, et le brave et habile marin reçut le bâton de maréchal de France au mois de mars 1693, en même temps que Catinat et Villeroi.

Du reste, on a beaucoup trop exagéré le désastre de la Hogue, en disant qu'il avait été la destruction de notre marine et avait fait perdre l'empire de la mer à Louis XIV. Notre flotte n'était pas si pauvre alors qu'elle ne pût se relever d'une perte de quinze bâtiments; aussi voyons-nous, dès l'année qui suivit cette malheureuse affaire, l'Océan couvert de nos vaisseaux, et Tourville sortir de Brest à la tête de soixante-et-onze voiles, puis prendre, sur l'amiral Rooke, dans la baie

de Lagos, en vue des côtes du Portugal, une terrible revanche de l'incendie de la Hogue.

Cet amiral anglais escortait, avec vingt-cinq vaisseaux de guerre de sa nation et des Provinces-Unies, la flotte marchande de Smyrne, composée, disait-on, de près de quatre cents navires, qui revenaient des mers du Levant avec de riches cargaisons, anxieusement attendues par les spéculateurs de Londres et d'Amsterdam. Il fut rencontré, le 28 juin, par la flotte de Tourville. La lutte s'engagea ; et, après cinq heures de combat, l'escorte anglaise, foudroyée, se déroba à la poursuite des Français, en leur abandonnant peu généreusement, il faut le dire, les malheureux et innombrables navires marchands qu'elle avait sous sa garde. Il est plus facile de dire que de peindre les scènes de terreur et de destruction qui suivirent ce sauve-qui-peut général de la flotte ennemie.

En fin de compte, on estima que les confédérés avaient perdu plus de cent bâtiments de toutes sortes, et une valeur commerciale de plus de trente-six millions. Ce fut une immense débâcle sur les places de Londres et d'Amsterdam.

A Londres, surtout, le désespoir et la fureur étaient au comble : les négociants de la Cité et la chambre des Communes ne demandaient rien moins que la tête de Rooke, et la mise en accusation de trois amiraux de la Grande-Bretagne.

Cependant, on trouvait, en France, que Tourville n'en avait pas fait assez : on regretta qu'il n'eût pas pris en bloc toute la flotte de Smyrne, et il ne manqua pas de tacticiens pour prouver, sur le papier, que rien n'était plus facile ! Au faîte où il était arrivé, les criti-

ques, c'est-à-dire les envieux, ne devaient pas manquer à l'illustre amiral.

Les événements ne lui fournirent plus l'occasion d'ajouter quelque nouvelle page glorieuse à sa biographie. Les fatigues d'une carrière active de quarante années, jointes à la faiblesse naturelle de sa constitution, le forcèrent de prendre prématurément sa retraite.

Il succomba, le 28 mai 1701, à ses infirmités, avant d'avoir atteint sa soixantième année. Il laissait un fils en bas âge, qui débuta de bonne heure dans la carrière où s'était illustré son glorieux père. Ses débuts donnaient les plus belles espérances ; mais, il périt à sa première campagne, prouvant du moins que s'il ne lui était pas donné d'ajouter à l'illustration de son nom, il était digne de le porter.



JEAN-BART

Chef d'escadre française, né en 1650. — Mort en 1702.

Des illustres marins qu'a produits en si grand nombre le siècle de Louis XIV, il n'en est point dont le nom soit resté aussi populaire que Jean-Bart. Ce héros naquit à Dunkerque, en 1650, douze ans avant que sa ville natale, successivement espagnole, française et anglaise, fût définitivement restituée à la France. Jean-Bart, Français dans l'âme, se dédommagea bien, depuis, de la fatalité qui l'avait fait naître sujet anglais. Sur la foi des mémoires rédigés sous le nom du chevalier de Forbin, on a répété, dans beaucoup d'histoires et de biographies, que le père de l'illustre marin n'était qu'un pauvre pêcheur si misérable, qu'il n'avait même pu

faire apprendre à son fils la lecture et l'écriture, ces premiers éléments de toute instruction. Cela fût-il vrai, que nous n'y trouverions qu'un motif de plus d'admirer ce fils de ses œuvres, dont le génie se serait ainsi développé malgré le double obstacle de l'extrême pauvreté et de l'extrême ignorance.

Mais, il n'en est rien : Jean-Bart naquit au sein d'une famille aisée et considérée. Son père était un de ces intrépides armateurs, — comme Dunkerque était en possession d'en produire depuis un temps immémorial, — se livrant à la pêche du hareng ou armant en course, suivant les circonstances de la paix ou de la guerre. On sait même que Corneille Bart, père de notre héros, était mort à la suite d'une affaire en mer, où il avait été grièvement blessé en commandant un abordage. Il laissait deux fils en bas âge, dont Jean-Bart était l'aîné. Outre qu'on a la preuve que ce chef d'escadre, non seulement écrivait d'une manière très nette, mais encore rédigeait en fort bon style ses dépêches et ses rapports officiels, comment admettre que l'enfant, né dans une condition aussi honorable, n'eût pas même reçu l'instruction la plus élémentaire avant d'être lancé dans la rude carrière où l'appelaient également les traditions de sa famille et sa vocation personnelle? Ce qui est certain, c'est que Jean-Bart commença de très bonne heure son apprentissage de la mer; et, ce fut sous un maître qui ne pouvait lui donner que de grandes et profitables leçons; car, ce n'était rien moins que le grand et illustre Michel Ruyter.

Le patronage de l'amiral hollandais assurait, au jeune marin dunkerquois, une rapide et brillante fortune, et il ne tenait qu'à lui d'avancer immédiatement

dans cette voie, en consacrant son courage et son activité au service des Provinces-Unies Mais, la guerre s'étant déclarée entre la France et la Hollande (1671), il aima mieux renoncer aux avantages qui lui étaient offerts de ce côté que de s'exposer à servir contre son pays. Rentré à Dunkerque, il s'engagea, comme second, sur un bâtiment armé pour la course. Il s'y fit bientôt une réputation d'audace et d'intrépidité qui le rendit cher aux armateurs. C'était à qui pourrait l'enrôler sur son bâtiment.

Mais, un rôle subalterne nuisait à l'essor de son génie : en 1674, du produit de ses parts de prises, il acheta et arma un petit bâtiment, dont il forma l'équipage de trente-six hommes bien déterminés et qui avaient toute confiance dans leur jeune capitaine. Sa première sortie fut inaugurée par un brillant succès; au bout de quelques jours, on le vit rentrer au port de Dunkerque avec une frégate hollandaise de dix-huit canons, qu'il avait prise à l'abordage dans la rade du Texel. Une société d'armateurs lui confie aussitôt le commandement d'une frégate de six canons, et de nouveaux succès couronnent son audace et son intrépidité.

Plein de confiance dans sa bonne étoile, il s'est lancé jusque dans la Baltique, et tombe inopinément au milieu d'une flotte marchande qu'escortaient deux frégates de guerre. L'une est prise de vive force, et l'autre n'échappe au même sort qu'en gagnant honteusement le large. Du convoi marchand, une partie a été brûlée ou coulée à fond pendant l'action ; mais, la plus considérable et la plus riche devient la proie du jeune corsaire dunkerquois.

Les associés de Jean-Bart, en bons spéculateurs qu'ils

étaient, se hâtent d'ajouter quatre nouveaux bâtiments, respectablement armés, à sa petite frégate, et lui forment ainsi une véritable escadre, à la tête de laquelle le hardi capitaine devient la terreur et le fléau de la marine anglo-batave. Pas une de ses sorties du port de Dunkerque qui ne fût marquée par un désastre pour les ennemis de la France. Nul vaisseau de commerce n'osait plus se hasarder sur les mers explorées par sa redoutable flottille. La paix de Nimègue, signée en 1678, put seule mettre un terme à ses courses et à ses exploits.

La réputation que Jean-Bart venait d'acquérir au service des armateurs de sa ville natale avait marqué sa place dans les cadres de la marine royale : il y entra, comme lieutenant de vaisseau, sous le ministère de Seignelay, fils du grand Colbert, et son digne successeur dans l'administration de la marine française. La fortune du marin flamand, au service de la flotte, resta longtemps liée à celle du Provençal Forbin.

Tous les deux égaux d'âge et de grade, entrés pour ainsi dire le même jour au service du roi et attachés à la même escadre; tous les deux également intrépides et résolus dans l'action, profondément séparés, néanmoins, quant au caractère moral, par ces nuances si tranchées que la nature a mises entre l'homme du Nord et celui du Midi : celui-ci emporté, tranchant, vantard; celui-là toujours plein de flegme, de réserve et de simplicité; l'un, plus brillant que solide; l'autre, au contraire, plus solide que brillant : on les vit pendant plusieurs années, associés aux mêmes entreprises, mêlés aux mêmes aventures, rivaux ou plutôt émules de courage et d'audace dans les conjonctures périlleuses,

et avançant à peu près du même pas dans la noble carrière où ils se signalaient à l'envi. Seulement, le chevalier de Forbin, né gentilhomme, sut porter avec aisance l'habit de cour; le chevalier Bart ne put y assouplir sa rude encolure, et resta toujours un vrai marin d'eau salée, plus à l'aise sur son tillac que sur les parquets glissants de Versailles.

La nécessité d'abréger, et la crainte surtout de paraître tomber dans les redites, nous forcent de passer sur un grand nombre des prouesses maritimes de notre héros. Nous noterons, cependant, un trait entre mille, trop caractéristique pour être négligé.

C'était en 1689; Jean-Bart et Forbin, montés chacun sur une petite frégate, escortaient des convois de guerre et de commerce, de Dunkerque aux ports de la Normandie ou de la Bretagne Dans une de ces expéditions, un corsaire hollandais était tombé sur leur route; ils s'en étaient rendus maîtres après un sanglant abordage, et l'avaient conduit à Brest. Jean-Bart avait à son bord son fils, enfant de douze ans, auquel il faisait déjà faire, sous ses yeux, le terrible noviciat de l'homme de mer. Au signal du branle-bas de combat, l'enfant n'avait pu maîtriser son émotion, et son père l'avait vu pâlir au bruit de la première volée de canon lancée par l'ennemi.

« Par la sainte-barbe (1), dit Jean-Bart en lançant

(1) **Sainte-Barbe.** — On appelle ainsi, en termes de marine, la partie de derrière du premier pont. C'était autrefois l'endroit du vaisseau où l'on serrait la poudre, les ustensiles, l'artillerie, et où demeurait le maître canonnier. On aura l'explication de cette dénomination, en se rappelant que sainte Barbe est la patronne des artilleurs et des artificiers.

Aujourd'hui, ces dispositions sont toutes changées : la partie du vaisseau où l'on serre les poudres se nomme la *soute aux poudres*, et dans les frégates, l'ancienne Sainte-Barbe est devenue le magasin spécial du capitaine.

Mais, pourquoi sainte Barbe, qui fut martyrisée à Nicomédie, en l'an 235, est-elle

un regard sévère à son fils, le bruit et la fumée de la poudre te font peur! C'est un vilain mal pour un marin que la peur, et je vais t'en guérir pour toujours! »

Aussitôt, il l'amène au pied du grand mât, l'y attache et l'y laisse jusqu'à la fin du combat.

Nous reproduisons ce trait sans aucun commentaire, persuadé, toutefois, qu'il se trouvera peu de mères pour l'admirer.

La même année, 1689, manqua d'être fatale à Jean-Bart, ainsi qu'à son camarade Forbin. Tous les deux escortaient de conserve, dans la Manche, un convoi de vingt bâtiments marchands partis du port du Havre, lorsque, par le travers de l'île de Wight, ils se virent poursuivis par deux vaisseaux anglais, portant chacun cinquante pièces de canon. Dans des conditions aussi inégales, leur perte était inévitable s'ils se laissaient atteindre; la prudence leur conseillait donc de prendre le large à toutes voiles; mais, le convoi était perdu, et l'honneur leur prescrivait de tenter de le sauver, même

la patronne des artilleurs? Pourquoi les canonniers ont-ils donné à leur poste, à bord, le nom de la vierge martyre? C'est là un fait assez difficile à expliquer · on cherche vainement, en effet, ce qu'il y a de commun entre l'artillerie et cette sainte.

Quoi qu'il en soit, sainte Barbe a été, et est toujours, en grande vénération à bord des vaisseaux, sur le pont du navire comme á terre, parmi les canonniers et les *servants* du polygone.

C'est le 4 décembre qu'on célèbre sa fête. Cette solennité militaire et gastronomique est annoncée sur le vaisseau par des salves et des bordées. Avant le repas, on promène processionnellement, sur le pont du navire, l'image de la vierge martyre, richement parée et enrubannée, placée avec grand apparat sur une espèce de bastion Il existe encore, sur certains vaisseaux, une tradition suivant laquelle quelques maîtres canonniers conservent religieusement, dans leur chambre, une image *enluminée*, représentant le *portrait* de la sainte qu'ils vénérent. Cette sainte toute-puissante, on l'invoque avec humilité avant l'heure du combat; puis, on se réconforte à l'aide d'une bonne ration d'eau-de-vie ou de genièvre... et le canon fait le reste.

Tels sont les usages rigoureusement observés sur les grands vaisseaux de la marine française, et auxquels les *nouveaux* doivent se soumettre, sous peine de se faire un mauvais parti avec les vieux *loups de mer* qui les commandent.

en se sacrifiant. Ils n'hésitèrent pas un seul instant; et, comprenant que l'audace seule pouvait compenser l'infériorité de leurs forces, ils se décidèrent à prendre résolûment l'offensive, et à se précipiter aveuglément à l'abordage dès qu'ils auraient pu prendre le vent sur l'ennemi. Pour occuper l'un des vaisseaux anglais, pendant qu'ils entreprendraient l'assaut de l'autre, ils avaient eu le soin préalable d'armer trois des plus gros navires de leur convoi; précaution que rendit inutile celle que prirent les équipages de ces navires de se dérober au combat, dès que le signal en fut donné par les chefs de l'escorte

Jean-Bart et Forbin restèrent donc seuls aux prises avec l'ennemi. La lutte fut terrible et longue; car, les deux officiers français, tenant à donner à la flotte marchande le temps de gagner le large et de se mettre hors de toute atteinte, avaient juré de n'amener leur pavillon qu'à toute l'extrémité. Tant qu'ils purent combattre et soutenir de leur parole et de leur exemple le courage de leurs équipages, la victoire demeura indécise; enfin, grièvement blessés l'un et l'autre, ils se trouvent réduits à l'impossibilité d'agir ou de donner des ordres; les deux tiers de leurs équipages sont étendus morts sur les ponts, ce qui reste est à peu près mis hors de combat; les deux frégates, rasées de l'avant et de l'arrière, ne présentent plus que deux misérables carcasses prêtes à sombrer. Toute satisfaction ayant ainsi été donnée à l'honneur et au devoir, il ne reste plus aux deux braves officiers qu'à se résigner à leur mauvaise fortune; ils ne capitulent pas, ils se laissent emmener. Du moins, leur dévouement n'avait pas été stérile : le convoi, pour lequel ils avaient si généreusement com-

battu, était sauvé; pas un seul de ses bâtiments n'était tombé au pouvoir de l'ennemi.

Jean-Bart et Forbin furent conduits à Plymouth, en Angleterre, où on leur donna pour prison une chambre d'auberge, aux fenêtres très étroitement grillées par de lourds barreaux de fer, et dont la porte fut soigneusement gardée par une sentinelle. La nouvelle de la mésaventure arrivée à ces deux braves officiers ne fut point reçue en France avec indifférence. Le gouvernement songea aussitôt à les faire sortir de prison par voie d'échange, et Seignelay n'était pas homme à marchander leur rançon. Il laissa échapper, à cette occasion, un mot qui peint bien le grand cas qu'il faisait de notre héros, et que nous devons consigner ici à la gloire du Dunkerquois et du ministre.

« Nous ne devons pas hésiter, disait le ministre, à rendre au plus vite deux si braves officiers à la flotte; *mais, Jean-Bart d'abord, Jean-Bart surtout!* »

Les deux prisonniers ne crurent pas devoir attendre le résultat des négociations dont ils étaient l'objet; et, dès qu'ils se sentirent assez remis de leurs blessures pour pouvoir supporter les fatigues d'une traversée, ils songèrent à s'évader. Grâce à l'intérêt qu'ils surent inspirer au chirurgien qui les soignait, et à ceux-là mêmes qui avaient mission de les garder, ils s'en procurèrent facilement les moyens. Ce fut l'affaire de quelques barreaux coupés à la grille de leur prison, d'une nuit obscure et d'un canot qui les attendait dans un endroit écarté du port. La rade qu'ils avaient à traverser était couverte de bâtiments : de nombreuses vigies, en les voyant glisser rapidement sous cette forêt de mâts, ne cessaient de leur crier *qui vive?* à quoi ils répondaient

par ce simple mot : *Pêcheurs!* (1) que Jean-Bart prononçait en anglais d'un accent assez irréprochable pour tromper la vigilance des sentinelles. Ils étaient, d'ailleurs, protégés par un épais brouillard.

Ils mirent deux jours et demi à traverser la Manche sur leur frêle embarcation. Leur arrivée à Saint-Mâlo, qui allait bientôt avoir son Duguay-Trouin, fut célébrée par la marine marchande et la marine militaire comme une fête de famille et une solennité publique tout à la fois. Cette aventure valut, à chacun de nos deux héros, le grade de capitaine de vaisseau et une gratification de quatre cents écus.

« Avant la fin de l'année, dit un historien moderne, Jean-Bart et Forbin avaient déjà pris leur revanche, en enlevant, dans leurs courses incessantes, nombre de bâtiments ennemis (2). »

La révolution politique qui s'était opérée en Angleterre en 1688, et l'intérêt que prenait Louis XIV à la restauration de Jacques II, qu'il avait royalement abrité dans le palais de Saint-Germain, avaient rallumé la guerre entre les deux nations.

En 1690, l'amiral Tourville était sorti du port de Brest, à la tête d'une flotte imposante, pour se porter à la rencontre de la flotte anglo-batave, jusque dans les eaux britanniques. Jean-Bart commandait, dans cette expédition, l'*Alcyon*, frégate de quarante canons. La flotte ennemie ayant été signalée au-delà de l'île de Wight, à la hauteur du cap Beachy-Head, autrement dit de Bévezières, Tourville demande un officier de bonne volonté, à la fois hardi et expert, pour aller la

(1) Fisherman.

(2) Léon Guérin, ouvrage cité.

reconnaître, et lui rapporter un compte exact de sa force et de ses dispositions. Jean-Bart se présente. Il monte dans une petite chaloupe, où il fait mettre des filets, et s'avance pendant la nuit vers les vaisseaux anglais. On lui jette le qui-vive? Là, comme dans la rade de Plymouth, il répond : *Pêcheur!* en bon anglais, et on le laisse tranquille. Il parcourt avec soin et sans trouble toutes les positions de la flotte, prend les notes les plus exactes et les plus précises. Fort des bons renseignements qu'il lui a rapportés, l'amiral français prend ses mesures et donne l'ordre de combat pour le lendemain matin. Nous n'avons point à entrer ici dans les détails de l'affaire de Bévezières, qui fut une débâcle réelle pour la flotte anglo-batave, laquelle n'échappa à une destruction complète que parce que la flotte française eut toujours le vent contre elle.

Tourville étant rentré à Brest pour faire réparer ses vaisseaux, Jean-Bart fut envoyé dans le Zuyderzée avec ordre de faire la chasse aux pêcheurs hollandais, dont il coula bas presque tous les bateaux. Sa mission remplie, il revenait vers Dunkerque lorsqu'il fait la rencontre de deux vaisseaux anglais; les attaquer et les enlever ne furent pour lui que l'affaire d'un instant. Il eût été inouï que ses compatriotes le vissent rentrer au port sans la moindre prise! A peine arrivé, il se remit en campagne avec quatre bâtiments et deux brûlots, pour appuyer les partisans de Jacques II, en croisant sur les côtes d'Irlande. Cette petite escadre ne servit guère qu'à ramener une partie des vaincus de la bataille de la Boyne, si funeste à la cause des Stuarts.

L'année suivante (1691), Jean-Bart attendait, à Dunkerque les ordres du roi, lorsque ce port fut bloqué par

les forces réunies de l'Angleterre et de la Hollande. Fatigué de son inactivité, notre capitaine arme pour la course une flottille de bâtiments légers. Ce n'est pas sans beaucoup de difficultés qu'il obtient, du ministre, l'autorisation de la mettre en campagne; mais, cette autorisation obtenue, il ne perd pas un instant, et profite de la première nuit favorable pour sortir du port et franchir la ligne du blocus.

Le matin même, il se trouve en présence de trois bâtiments de commerce anglais, escortés par un vaisseau de guerre. Il attaque celui-ci à sa manière, c'est-à-dire par un abordage immédiat, et s'en rend maître ainsi que du convoi, et va mettre sa prise en sûreté dans le port de Bergue (Bergen) en Norwège. A deux jours de là, il surprend, dans la mer du Nord, un autre vaisseau de guerre protégeant une flotte hollandaise chargée de harengs. Le vaisseau est enlevé, et la flotte brûlée.

On raconte, à l'occasion de cette campagne, l'anecdote assez curieuse que voici Jean-Bart, après avoir croisé quelque temps devant les côtes d'Ecosse, était rentré au port de Bergen pour y reprendre sa capture et la ramener en France. Il est rencontré sur le port par un capitaine anglais qui l'aborde, et le dialogue suivant s'établit entre eux :

« N'êtes-vous pas Jean-Bart?

» — Lui-même, pour vous servir.

» — J'ai résolu de me battre avec vous.

» — Rien n'est plus facile; mais, j'attends des provi-
» sions, et je ne me remettrai en mer qu'après les avoir
» reçues.

» — Qu'à cela ne tienne; je vous attendrai. Promet-

» tez-moi de me prévenir quand vous serez prêt à partir.
» — Je vous le promets. »

Fidèle à sa parole, Jean-Bart, ayant ses provisions faites, vient prévenir le capitaine anglais que rien ne le retient plus au port, et qu'il est sur le point de lever l'ancre. L'Anglais l'invite à déjeuner à son bord.

« Ce sera du temps perdu. Le vent est bon; hâtons-nous d'en profiter, répond Jean-Bart. »

L'Anglais insiste; le Français cède à ses instances. On s'attable, et le repas s'accomplit avec beaucoup de gaieté et d'entrain. Au dessert, la conversation se prolonge le temps nécessaire pour brûler une pipe convenablement arrosée de quelques petits verres de vieux rhum. Enfin, Jean-Bart lève le premier la séance, en disant à son amphitryon :

« Savez-vous bien, capitaine, que, si nous voulons jouer notre partie avant la nuit, il est grand temps que nous mettions toutes voiles dehors. Au revoir!

» — Vous êtes mon prisonnier, répond l'Anglais. Vous n'avez pas payé votre rançon de Plymouth, et je me suis engagé à vous conduire en Angleterre. »

A ces mots, Jean-Bart lance sur son interlocuteur un de ces regards qui brillent comme l'éclair et annoncent la foudre! Il saisit une mèche, l'allume, et, se tournant du côté de ses navires, il crie d'une voix terrible :

« A moi, l'*Entendu!* » C'était le nom du vaisseau qui portait son pavillon. Puis, s'adressant au perfide Anglais :

« Ah! double traître, tu dis que Jean-Bart est ton pri-
» sonnier! Eh bien! tu en as menti, et c'est moi qui suis
» maître de ton vaisseau, et qui vais le faire sauter! »

Parlant ainsi, il se dirige avec sa mèche enflammée



Jean-Bart (1650-1702)

vers un baril de poudre; et, tandis que les Anglais éperdus s'efforcent de le retenir, les Français de l'*Entendu*, accourus à la voix de leur capitaine, escaladent précipitamment le bord ennemi, taillent en pièces une partie de l'équipage, et se rendent maîtres du bâtiment. Le capitaine anglais devenu à son tour, — mais sérieusement et loyalement, — le prisonnier de Jean-Bart, est conduit au port de Brest avec les autres prises effectuées par le capitaine dunkerquois.

Louis XIV fut curieux de connaître ce marin de la côte de Flandre qui faisait tant d'honneur à sa flotte, et dont il entendait raconter tant de traits merveilleux et souvent sublimes d'audace et d'intrépidité. Jean-Bart fut invité à se présenter à Versailles. Ce fut son camarade d'escadre, Forbin, l'adroit et vaniteux Provençal, qui lui servit d'introducteur à la cour. Jean-Bart, que sa vie de bord avait mal préparé aux pompes et aux délicatesses de Versailles, s'y trouva fort dépaysé. Sa bonhomie toute flamande, sa parole pleine de franchise, mais dépourvue de toute élégance, et la rudesse native de ses manières, ne pouvaient paraître que des excentricités bien étranges à la foule des courtisans. Mais, le grand roi, qui sentait le héros sous la rude écorce du marin, accueillait fort mal les épigrammes des beaux esprits de son entourage.

« Son langage est un peu trivial et ses façons d'agir un peu vulgaires, disait Louis XIV ; mais, il me sert bien noblement, et je n'en connais pas qui soit plus digne de mon estime. »

Nous rapportons ce mot, moins pour la gloire de Jean-Bart que pour celle du monarque qui savait si bien l'apprécier.

L'intrépide marin se sentait trop déplacé dans les antichambres ou les salons de Versailles pour y faire un long séjour. Il se lassa bientôt de n'être, pour ce monde élégant, fardé et frivole, que l'*Ours de M. de Forbin;* car, il était de mode à Versailles, pourvu que le roi ne l'entendît pas, de désigner ainsi l'homme qui était déjà une des gloires de la marine française! Jean-Bart revint donc, le plus tôt qu'il put, dans sa bonne et chère ville de Dunkerque, au milieu de ses braves compatriotes si bien faits pour l'aimer et l'admirer, au milieu de ses intrépides marins, si dévoués, si fiers de l'avoir pour capitaine et pour ami!

Jean-Bart ne prit aucune part à la campagne de 1692 dans la Manche, signalée par le désastre de la Hogue; mais, il servit avec distinction dans celle de l'année suivante, où Tourville prit une brillante revanche dans la Méditerranée.

Avec un seul vaisseau de soixante-deux canons qu'il commandait, — le *Glorieux*, — Jean-Bart attaqua, près de Faro (Portugal), six bâtiments hollandais faisant partie de la flotte de Smyrne, qui venait d'être dispersée ou détruite dans la baie de Lagos Ils réunissaient, entre eux, près de deux cent cinquante canons, et avaient à défendre une riche cargaison Le capitaine du *Glorieux* les poursuivit si vivement et avec tant de bonheur, qu'il les fit échouer et les brûla ensuite.

Au retour de cette expédition dans la Méditerranée, Jean-Bart alla prendre, dans sa ville natale, le commandement d'une escadre destinée à amener de la Baltique en France une flotte chargée de blé. La mission était d'autant plus difficile, que Dunkerque était toujours bloqué par les vaisseaux anglo-bataves, et qu'il

fallait tromper la vigilance des croisières ennemies qui sillonnaient l'entrée de la Manche. Mais, c'était là le triomphe du génie du capitaine dunkerquois. A l'aller, comme au retour, il passa à travers les escadres ennemies, et conduisit sans encombre, à sa destination, l'important convoi qu'il avait mission de protéger. Peu de temps après, il enleva, près des bancs de Flandre, trois frégates anglaises, dont les deux premières servaient d'escorte à un transport de munitions de guerre que les Provinces-Unies envoyaient à Guillaume III.

Mais voici, de tous les exploits de notre héros, le plus hardi peut-être et le plus remarquable, surtout par l'importance de son résultat. Jean-Bart était sorti de Dunkerque, le 27 juillet 1694, avec une escadre composée de six vaisseaux de guerre de troisième et de quatrième rang, et de deux flûtes. Il avait ordre d'aller au-devant d'une flotte de plus de cent bâtiments chargés de grains dans les ports de la Baltique, et qui étaient attendus en France avec une impatience d'autant plus grande, qu'on y souffrait beaucoup de la disette. Cette flotte si précieuse s'était mise en mer, n'ayant pour toute escorte que deux vaisseaux de guerre, l'un suédois, et l'autre danois. Jean-Bart la rencontra, le 29 juillet au matin, entre le Texel et la Meuse, mais devenue la proie d'une escadre de guerre hollandaise, forte de huit vaisseaux de second rang, commandée par le contre-amiral Hyde de Frise : c'était un rude jouteur, que cet amiral hollandais, et il avait de son côté la supériorité de l'armement.

Mais, indépendamment de l'honneur de se mesurer avec un pareil adversaire, l'enjeu était trop considérable pour que Jean-Bart ne fût pas impérieusement

poussé à tenter la partie à tout prix Il assemble autour de lui tous les officiers de son escadre, et leur annonce qu'il s'agit d'un combat à outrance : c'est une occasion suprême, où il n'y a d'autre alternative que le succès ou la mort.

« Il faut avancer et combattre les yeux fermés, dit-il,
» l'intérêt de la France l'ordonne. »

Ces paroles tombent sur des hommes dignes de les comprendre et de les exécuter, Chacun retourne à son poste, non moins résolu, non moins dévoué à la fortune de la France, que le brave capitaine de tant de braves gens.

On gouverne droit à l'ennemi; dès qu'on se trouve à portée de canon . « Camarades, s'écrie Jean-Bart, point de canons, point de fusils! rien que le pistolet et le sabre! Je me charge du contre-amiral, et vous en rendrai bon compte. Que chacun fasse comme moi! Animé de la même pensée, Hyde de Frise gouvernait aussi à l'encontre du *Fortuné*, c'était le nom de bon augure qui se lisait à la poupe du vaisseau pavoisé de la cornette de Jean-Bart. Les deux vaisseaux sont bientôt aux prises et accrochés l'un à l'autre,

Jean-Bart, plus prompt que son adversaire, est sauté sur son bord, entraînant avec lui son intrépide équipage. D'un coup de pistolet, tiré à brûle-pourpoint, il étend à ses pieds l'amiral hollandais. Même vigueur, même succès de chaque Français, en face de l'adversaire qu'il a rencontré! En un clin d'œil, tout l'état-major du bâtiment fut mis hors de combat, et le pont jonché de cadavres.

Du contre-amiral, le *Fortuné* passa à un autre bâtiment, et lui fit amener son pavillon Un troisième tomba

encore au pouvoir de l'escadre française; un quatrième n'échappa que parce que les grappins, qui l'avaient saisi, se rompirent : une prompte retraite, à force de voiles, sauva le reste de l'escadre hollandaise. Jean-Bart comptait une belle page de plus dans sa vie de marin. Il rentra glorieusement au port, escortant le convoi qu'il avait recouvré, et les trois vaisseaux de guerre qu'il avait conquis sur l'ennemi.

Cette action eut, en France, un immense retentissement. Une médaille fut frappée pour en perpétuer le souvenir. Louis XIV, qui avait déjà décoré Jean-Bart de son ordre de Saint-Louis, récemment créé, lui délivra des lettres de noblesse.

« De tous les officiers qui ont mérité l'honneur d'être anoblis, est-il dit dans ces lettres, nous n'en trouvons point qui s'en soit rendu plus digne que notre cher et bien-aimé Jean-Bart. »

Certes, et on peut le dire aujourd'hui même, elle n'est pas un vain titre la noblesse ainsi fondée sur de grands services personnels. Le jeune fils de l'intrépide capitaine du *Fortuné*, François-Cornille Bart, qui avait combattu auprès de lui dans cette chaude affaire du 29 juillet, et qui en avait apporté la nouvelle à Paris, fut promu au grade d'enseigne de vaisseau.

En 1696, Jean-Bart avait reçu le commandement d'une escadre de sept vaisseaux de guerre, dont la mission était de parcourir en tous sens la mer du Nord, et de faire autant de mal que possible aux vaisseaux de guerre et de commerce des confédérés. C'était le triste droit et l'une des affreuses nécessités de la guerre maritime.

Le contre-amiral anglais Bembow tenait le port de

Dunkerque bloqué avec une flotte de vingt-deux vaisseaux; mais, ce n'était pas là un obstacle sérieux pour le capitaine dunkerquois, accoutumé à se jouer de la vigilance et des précautions de ses ennemis. Il traversa donc encore une fois, pendant une nuit, la flotte de blocus, entraînant à sa suite un certain nombre de bâtiments de course, convaincus avec raison qu'il y avait toujours bonne moisson à faire en sa compagnie. L'escadre se dirigea vers les côtes de la Hollande, dans le but de se tenir à l'affût de la flotte marchande de ce pays, qu'on savait avoir quitté les ports de la Baltique, au nombre de plus de quatre-vingts bâtiments richement chargés.

Dans la soirée du 17 juin, cette flotte fut signalée marchant en très bon ordre et en lignes serrées, sous l'escorte de cinq gros vaisseaux de guerre hollandais. Jean-Bart fit mettre en panne (1), et attendit ainsi l'ennemi pendant toute la nuit.

A la pointe du jour, le convoi hollandais n'était plus qu'à quelques portées de canon. Jean-Bart ordonna aussitôt la manœuvre de gagner le vent; cette manœuvre exécutée, il donna le signal de l'abordage vif et prompt, selon son habitude, et courut vent arrière sur les bâtiments de guerre hollandais. Ce que voyant, ceux-ci s'étendirent en longueur pour couvrir la flotte marchande; et, dans l'impossibilité où ils se trouvaient d'éviter l'engagement, ils attendirent les Français, tandis que leur convoi s'apprêtait à s'éloigner à toutes voiles, à la faveur du combat.

Cependant, Jean-Bart gouvernait droit sur le com-

(1) *Mettre en panne*, c'est manœuvrer de manière que le vaisseau n'avance ni ne recule sensiblement.

mandant de l'escadre ennemie; mais, un autre bâtiment veut lui barrer le passage : il n'était pas de force, et il est aussitôt pris qu'abordé. Cet incident n'a pas détourné notre capitaine de son but; c'est à lui qu'appartient l'honneur d'attaquer la tête de l'escadre hollandaise; il arrive fièrement, terriblement, contre le bâtiment qu'il cherchait, l'accroche, se précipite le premier sur le pont et tue le capitaine de sa main. Le bâtiment est à lui! Il avait été dignement secondé, dans ces deux abordages si vigoureux, si brillants, par son fils et par tous les hommes de son équipage. Il y avait eu émulation de vigueur et de résolution parmi les autres vaisseaux de l'escadre française, et chaque abordage avait été suivi d'une prise. Tous les bâtiments hollandais tombèrent ainsi au pouvoir des nôtres. Pendant l'action, les armateurs dunkerquois qui avaient suivi Jean-Bart, ne demeurèrent pas oisifs; se jetant au milieu de la flotte marchande éperdue, ils enlevèrent, au dire de quelques mémoires contemporains, quarante-cinq bâtiments qu'ils se hâtèrent de conduire en lieu de sûreté.

Cependant, l'arrivée inopinée d'une escadre hollandaise de treize vaisseaux, dont cinq de plus de soixante canons, ne permit pas au vainqueur de conserver toute sa conquête. Après avoir rallié tous les bâtiments de son escadre autour de son pavillon, retiré ses équipages des prises qu'il avait faites, il réunit sur l'une d'elles tous ses prisonniers, et les renvoya en Hollande, non sans avoir pris la précaution de faire enclouer leurs canons et de mouiller leurs poudres. Il livra ensuite aux flammes les quatre autres vaisseaux de guerre et le plus

grand nombre des bâtiments marchands capturés, et n'en garda que quinze des plus richement chargés.

Ce ne fut pas le seul dommage qu'il causa aux Hollandais dans le cours de cette campagne. Il les empêcha de se livrer à la pêche du hareng, l'une des principales branches de leur industrie maritime, et pour laquelle ils employaient, chaque année, quatre ou cinq cents bâtiments; il força les confédérés à entretenir, pendant cinq mois, cinquante-deux vaisseaux de guerre, divisés en trois escadres. Enfin, obligé de relâcher faute de vivres, il rentra dans les ports de France, en passant, avec ce bonheur et cette habileté qui n'appartenaient qu'à lui, à travers trente-trois vaisseaux anglais et hollandais qui voulaient lui barrer la route.

Cette rude et glorieuse campagne valut à Jean-Bart la cornette de chef d'escadre. On lui confia, en 1697, le commandement de l'escadre de la province de Flandre, en remplacement du marquis de Langeron, qui venait d'être nommé lieutenant général des armées navales. Louis XIV, dans une audience qu'il donna à l'illustre marin, se plut à lui annoncer, le premier, la récompense qu'il venait de décerner à ses éclatants services.

« Je vous ai nommé chef d'escadre, » dit-il à Jean-Bart, dès qu'il se présenta devant lui. « Sire, vous avez bien fait, » répondit le Dunkerquois avec autant de franchise que de bonhomie. Et les courtisans de se regarder tout ébahis, prenant pour sot orgueil ce qui n'était chez cet homme simple et naïf que la conscience de ce qu'il valait. Mais, le roi l'avait mieux compris :

« Messieurs, dit-il à ceux qui l'entouraient, on peut s'en rapporter au témoignage de monsieur Jean-Bart; c'est un excellent juge en matière de bien faire. »

Et, s'adressant de nouveau à l'illustre marin :

« Allez, monsieur Jean-Bart, ne vous lassez pas de me bien servir, et je ne me lasserai pas de *bien faire* à votre égard. »

Voilà de ces occasions où Louis XIV se montrait vraiment un grand roi

A quelques mois de là, en septembre 1697, le chef d'escadre, Jean-Bart, reçut la mission délicate de conduire, avec sept vaisseaux de guerre, sur les côtes de Pologne, le prince de Conti, neveu du grand Condé, l'un des candidats au trône laissé vacant par la mort de Jean Sobieski Il eut à passer au milieu de deux escadres ennemies, en nombre double et triple de la sienne. Il échappa à ce double écueil avec son adresse et son bonheur ordinaires.

Le prince, après avoir félicité Jean-Bart sur son habile manœuvre, avait ajouté :

« C'est un vrai coup de maître que d'avoir pu ainsi passer à la barbe de ces gens-là ; car, je crois, chevalier, que s'ils nous avaient attaqués, nous courions grand risque d'être pris.

» — Impossible, Monseigneur! répliqua vivement Jean-Bart.

» — Et, comment auriez-vous fait?

» — Plutôt que de me rendre, plutôt que de me voir tomber au pouvoir de l'ennemi, j'aurais fait sauter le vaisseau. Mon fils avait ordre de se tenir à la sainte-barbe, pour y mettre le feu au premier signal.

» — Mais, le remède eût été pire que le mal, reprit le prince un peu effrayé. Je vous défends, monsieur Jean-Bart, d'y recourir tant que je serai sur votre bord. »

L'escadre arriva heureusement à Dantzick ; mais,

trop tard, quant au but politique de l'expédition. Toutes les chances de l'élection avaient tourné à l'avantage du grand-électeur de Saxe. Le prince de Conti, peu confiant dans le parti qui l'appuyait, jugea prudent de se désister de sa candidature, et Jean-Bart le ramena en France.

Dans le même temps (septembre et octobre 1697), se signait la paix de Riswick, qui mettait un terme, ou plutôt qui n'apportait qu'une trêve de quelques années à l'éternelle rivalité de la France et de l'Angleterre.

Cette paix fit rentrer tous les vaisseaux dans les ports, et laissa notamment sans occupation l'escadre de Flandre.

Rentré à poste fixe au milieu de ses concitoyens, Jean-Bart se consola facilement, — dans les douces joies de la famille et de l'amitié, — de l'oubli où le gouvernement de Versailles parut le laisser pendant plusieurs années.

Cependant, la succession d'Espagne, après la mort de Charles II, et l'avènement d'un petit-fils de Louis XIV (1) à la couronne de ce pays (1700), avaient rallumé, plus ardents que jamais, les brandons mal éteints de la guerre dans l'Europe occidentale.

Jean-Bart, encore dans toute la force de l'âge et dans toute la maturité de son génie, allait rentrer dans la carrière active, lorsqu'il fut subitement enlevé à la gloire et à son pays par une attaque de pleurésie. Il mourut dans sa ville natale, le 7 avril 1702, n'ayant pas encore accompli sa cinquante-deuxième année.

La mort fut deux fois injuste envers ce brave marin :

(1) Philippe de France, duc d'Anjou, second fils du dauphin. Il commença, sous le nom Philippe V, la dynastie des Bourbons d'Espagne.

d'abord pour l'avoir atteint si jeune encore; ensuite pour ne l'avoir pas frappé en pleine poitrine dans le tumulte d'un combat à bord, comme Ruyter, ce glorieux maître dont il avait été un si digne élève!

L'auteur d'une élégante et attachante *Histoire maritime de France*, M. Léon Guérin, a tracé du héros dunkerquois un portrait qui nous a paru touché de main de maître, et que nous reproduisons, comme résumant d'une manière plus saisissante que nous ne saurions le faire nous-mêmes, les divers traits épars dans notre faible esquisse :

« Il n'était personne qui ne se plût à dire, même à la cour :

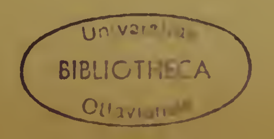
« J'ai vu Jean-Bart. »

« Homme capable de concevoir et d'exécuter les plus grandes choses avec un héroïsme et une habileté extraordinaires, sa modestie, après le succès, ressemblait presque à de l'indifférence.

» Peu lui importait qu'on usurpât sur lui la gloire du résultat, s'il avait en lui-même la conscience de l'avoir méritée.

» Sa franchise était égale à sa valeur, mais, la timidité de ses manières et de son langage, quand il était dépaysé, c'est-à-dire quand il n'était plus sur son bord ou au milieu de ses Dunkerquois, avait pour l'observateur, ami des contrastes, un cachet plein de charmes; car, il n'est rien qui séduise comme la force du lion se voilant, dans les temps ordinaires, des généreuses apparences de la douceur, presque de la faiblesse...

» Au physique, le héros dunkerquois avait une véritable tête flamande, aux cheveux et au teint blonds,

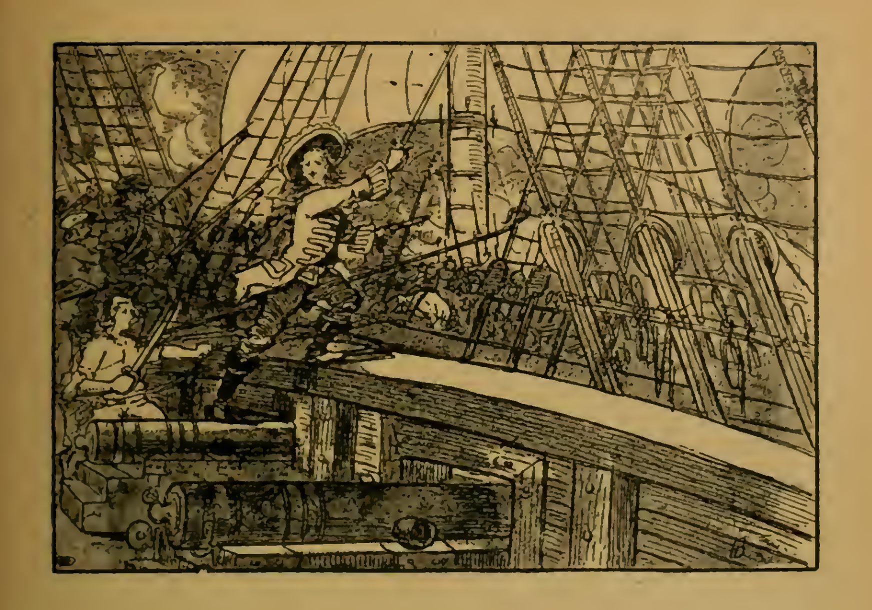


aux yeux d'un bleu limpide, aux traits arrondis et respirant la bonhomie.

» Comme caractère privé, c'était un homme affable, d'une douce familiarité, sincèrement religieux, la providence des malheureux quand il revenait de ses courses, oubliant sa propre personne, et, parfois même, sa famille, qu'il laissa pauvre, pour secourir ceux qui s'adressaient à son intarissable commisération.

» Tel était Jean-Bart, le marin le plus populaire, non seulement de son temps et de la France, mais de tous les temps et de tous les pays. »





FORBIN

Chef d'escadre, né à Gardanne (Bouches-du-Rhône), en 1656.
Mort en 1733.

Appartenant à une noble famille de Provence, vouée depuis longtemps à une carrière maritime, Claude de Forbin commença à servir, très jeune, sur les galères royales, sous les auspices d'un de ses oncles, le capitaine Forbin-Gardanne. Doué des qualités essentielles du marin : la promptitude du coup d'œil, l'audace et l'intrépidité, tout lui promettait un avancement rapide, s'il n'avait pas été trop souvent écarté du droit chemin par les emportements d'une jeunesse orageuse et dissipée. Aussi, ne fut-ce qu'après plus de trente années de services signalés par mille traits de bravoure et par plus d'un succès brillant, après avoir été distancé de

beaucoup par ses contemporains, que, — grâce à la déconsidération que sa conduite privée fit longtemps peser sur sa personne, — il lui fut enfin donné de pouvoir arborer sur son vaisseau la cornette de chef d'escadre.

A vingt-deux ans, à la suite d'un duel où il tua son adversaire, et dont la cause n'était rien moins qu'honorable, à ce qu'il paraît, il fut poursuivi criminellement et condamné à mort par le parlement d'Aix. Ce ne fut pas sans peine que sa famille, fort bien appuyée en cour, put obtenir des lettres royales de rémission. On se hâta de l'éloigner du théâtre de sa mésaventure judiciaire, en le faisant partir sur un des vaisseaux de la flotte que l'amiral Jean d'Estrées conduisit, en 1678, à la conquête de l'île de Tabago. Il servit ensuite comme enseigne sous les ordres du grand Duquesne, et prit part aux deux expéditions de cet illustre amiral contre Alger, qu'il bombarda si terriblement à quelques mois de distance, en 1682 et l'année suivante.

La belle conduite du jeune Forbin lui valut, au retour, le grade de lieutenant, et il eut immédiatement l'honneur de commander, en cette qualité, la frégate qui conduisit à Lisbonne le marquis de Torci, envoyé par Louis XIV pour complimenter, sur son avénement au trône, don Pèdre de Bragance, frère et successeur de l'imbécile Alphonse VI (1683).

Bientôt, se présenta une occasion de donner au jeune officier une mission conforme à son esprit amoureux d'aventures et de nouveautés. Louis XIV, au grand contentement de la France, avait reçu, à Versailles, un ambassadeur du roi de Siam; autant par politique que par politesse, il voulut rendre ambassade pour ambassade. Forbin fut chargé d'armer, à Brest, les deux vais-

seaux qui devaient conduire dans l'Indo-Chine l'envoyé du grand roi et sa suite. Celle-ci se composait en grande partie de missionnaires, auxquels le monarque très chrétien, avait confié le soin de convertir à la foi le roi de Siam et ses sujets.

C'était l'époque du règne intime de madame de Maintenon et du père Lachaise, — l'année même qui devait voir éclore la révocation de l'édit de Nantes, — et Louis XIV, rassasié de conquêtes, mettait alors sa gloire à faire de la propagande religieuse dans les régions lointaines comme à l'intérieur. Forbin et la légation française mirent à la voile le 3 mars 1685, et six mois après, le 23 septembre, ils arrivèrent à la barre de Siam, formée par le dégorgement du fleuve Meïnam.

Forbin eut un grand succès auprès du despote siamois; car, au départ de l'ambassadeur de France, ce prince, voulant absolument que le jeune officier restât auprès de lui, lui conféra le double titre d'amiral de sa flotte et de général de ses armées. Ce n'était peut-être qu'une double sinécure, vu la situation des choses dans l'empire de Siam; mais, c'en fut deux fois plus qu'il n'en fallait pour attirer à l'officier français la jalousie du premier ministre de l'empereur.

Malgré la faveur dont il jouissait, Forbin ne tarda pas à trouver la position aussi dépourvue de sécurité que d'agrément : aussi s'empressa-t-il de saisir la première occasion qui s'offrit à lui de se rembarquer pour la France, où il rentra, en 1688 S'étant, à son retour, présenté à Versailles, Louis XIV lui demanda ce qu'il pensait du royaume de Siam.

— C'est un pays, dit Forbin, qui ne produit rien, et qui ne consomme rien.

— C'est dire beaucoup en peu de mots, répliqua le roi.

La guerre était alors flagrante de toutes parts, et l'amiral démissionnaire de l'empire de Siam, redevenu lieutenant de vaisseau dans sa patrie, ne tarda pas à rencontrer plus d'une occasion de se signaler. Il avait été envoyé, avec le célèbre Jean-Bart, à l'escadre de Flandre, qui détachait incessamment du port de Dunkerque ses plus hardis officiers, soit pour se mettre à la piste des convois d'Angleterre et de Hollande, soit pour protéger nos flottilles marchandes contre les croisières des deux nations ennemies.

Nous avons raconté, dans la notice consacrée à Jean-Bart, une aventure de mer que nos deux intrépides marins eurent ensemble, dans la Manche, en 1689; nous ne reviendrons pas sur ces détails, mais nous rappellerons à cette occasion un trait qui fait le plus grand honneur au caractère du marin provençal. Echappé, comme nous l'avons dit, de sa prison de Plymouth, et admis auprès de Louis XIV, qui lui remit, à cette occasion, un brevet de capitaine et une gratification, il vit qu'on semblait oublier son compagnon de gloire et d'infortune, Jean-Bart, qui n'avait pas l'honneur d'appartenir comme lui, à une famille titrée et blasonnée.

En recevant la récompense qu'il avait si bien méritée, il osa rappeler au roi les services de son camarade Jean-Bart.

— C'est trop juste, dit Louis XIV.

Et, se tournant vers le ministre Louvois, le monarque ajouta :

— Monsieur de Louvois, qu'il soit pris note de ce que vient de dire le chevalier de Forbin. Il a fait là une ac-

tion bien généreuse, et qui n'a pas assez d'exemples dans ma cour.

Du reste, il est juste d'ajouter que, si Louvois, ministre de la guerre, était susceptible d'être peu touché du mérite personnel d'un marin roturier, il n'en était pas de même de Seignelay, fils de Colbert, et qui avait alors le département de la marine. Sa noblesse, à lui, n'était pas de si vieille date, et il connaissait trop Jean-Bart pour ne pas l'apprécier tout ce qu'il valait.

Nous ne suivrons pas le chevalier de Forbin dans toutes les actions particulières où il eut occasion de se signaler sur les escadres royales jusqu'à la paix de Riswick (1697). Il nous suffira de dire que son nom se trouve toujours cité avec honneur, — dans cette période de notre histoire maritime, — à côté de ceux des Jean-Bart, des Nesmond, des Cassart et des Duguay-Trouin, combattant isolément ou sous le commandement des d'Estrées, des Tourville et des Château-Regnaud.

En 1702, au commencement de la guerre suscitée par la succession d'Espagne, le capitaine Forbin, à la tête de deux frégates, fut chargé d'une croisière dans la mer Adriatique. Il avait pour mission d'intercepter les secours que l'empereur d'Allemagne essayerait d'envoyer à l'armée que commandait le prince Eugène de Savoie, et qu'il avait opposée à celle que Louis XIV et Philippe V entretenaient dans le Milanais. Ses instructions prescrivaient au chef de la croisière française de ménager les susceptibilités de la république de Venise, qui était en paix avec la France, et qui, malgré sa déchéance, conservait sa vieille prétention d'être la reine de l'Adriatique. Mais, Forbin crut s'apercevoir que le sénat de Venise, loin de se maintenir dans une

ligne de parfaite neutralité, agissait de connivence avec l'empereur et le favorisait au détriment de la France.

Dès lors, se laissant aller à toute l'impétuosité de son caractère méridional, il résolut de faire sentir à la République combien il était dangereux de s'exposer aux représailles de la France. Son escadre ayant été renforcée de deux frégates, Forbin s'estima en mesure d'agir en maître à l'égard des Vénitiens. Il ne laissa plus passer aucun de leurs bâtiments sans le visiter, faisant jeter à la mer la cargaison de ceux qui lui paraissaient suspects; il en brûla même quelques-uns. Une flotte de quatre-vingts navires, se rendant de Venise à Trieste, s'était vu barrer le passage, et le terrible capitaine se disposait à la livrer aux flammes, lorsqu'il reçut de l'ambassadeur de France à Venise, dont sa fougue compromettait au plus haut point la diplomatie, l'ordre de les relâcher. Ce ne fut pas sans une vive indignation que Forbin obéit à une pareille injonction; mais, il suivit de près la flotte vénitienne, et alla bloquer le port de Trieste pour empêcher tout convoi d'en sortir.

Notre ambassadeur, ému par les représentations du sénat, qui revendiquait, avec toute apparence de raison, le droit exclusif de faire la police sur les mers de sa dépendance, ordonna à Forbin de sortir du golfe de Trieste. Il fallut encore se soumettre à la direction du diplomate; mais, ainsi que Forbin l'avait prévu, les Vénitiens n'empêchèrent nullement les secours destinés à l'armée impériale de sortir de Trieste et d'arriver à leur destination.

Alors, l'ambassadeur de France, se tenant pour joué par le gouvernement de Venise, donna carte blanche

au chef de la croisière française, pourvu qu'il y mît certaines précautions et sauvât les apparences; car, il ne voulait pas se trouver dans la nécessité de demander ses passeports à la République. Il signala à Forbin un vaisseau anglais de cinquante canons, que les agents de l'empereur avaient fait armer secrètement dans le port de Venise, et lui ordonna d'y mettre le feu.

Forbin, heureux de voir la diplomatie abonder enfin dans ses propres idées, et désireux de gagner, dans cette campagne, le titre de chef d'escadre, auquel il aspirait depuis longtemps, et non sans les droits les plus réels, se hâta d'exécuter l'ordre de destruction qu'il venait de recevoir. Il espérait que la ville des Lagunes recevrait bien quelques étincelles de l'incendie qu'il allait allumer. Voici comment le fait est raconté dans les Mémoires publiés sous son nom :

Il met en mer ses deux chaloupes et son canot, y embarque cinquante hommes d'élite, leur donne en signe de ralliement des cocardes blanches, et part. La mer était calme; il faisait un magnifique clair de lune. A l'entrée du port, il rencontre un bateau pêcheur monté par deux hommes. Il s'avance vers eux, et leur fait demander, par un Italien de son équipage, des nouvelles du vaisseau anglais, ajoutant qu'ils appartenaient à son bord, et que, surpris par les Français, ils avaient été indignement dépouillés par eux, et n'étaient parvenus à leur échapper qu'au péril de leur vie.

— Ah ! le chien de Forbin ! s'écrient les pêcheurs vénitiens, quand en serons-nous débarrassés? Il n'est plus permis de sortir des Lagunes !...

Cela dit, ils s'empressent d'indiquer aux prétendus Anglais le vaisseau qu'ils cherchaient.

Forbin se dirige vers lui, et le reconnaît bientôt au léopard doré qui brille à sa poupe. En l'abordant, il s'aperçoit que les sabords de la sainte-barbe sont restés ouverts. Voilà un passage trouvé pour pénétrer sans bruit dans le navire, et y semer de prime-abord la confusion et la terreur. Il fait entrer par là son maître nocher et deux soldats, qui commencent à mettre à mort cinq à six matelots à moitié endormis. A l'instant même, il saute, intrépide et la hache au poing, sur le tillac, en criant : « Tue ! tue ! »

Les soldats qui l'ont suivi font main basse sur les premiers qui se présentent à eux, la plupart sans armes et en chemise. Forbin va droit à la grand'chambre, où sont ordinairement les armes, étend à ses pieds tous ceux qui essayent de s'opposer à son passage, se rend maître du château de devant, se précipite vers la chambre du conseil, où le capitaine du vaisseau, son gendre et ses deux fils s'étaient retirés, et dont ils défendaient l'entrée avec la vigueur du désespoir. Forbin fait fendre la cloison à coups de hache, jette plusieurs grenades au milieu de la chambre, et force ainsi ceux qui s'y étaient retranchés à capituler. Ceux qui étaient aux entre-ponts se jettent à la mer par les sabords et se sauvent à la nage.

Forbin était maître du vaisseau; mais, beaucoup d'Anglais se tenaient réfugiés dans la cale : il leur fait crier qu'ils aient à se rendre en toute hâte, s'ils ne veulent pas sauter avec le vaisseau; ils remontent sur le tillac au nombre de vingt-sept. Le vainqueur les fait passer sur son canot, avec le capitaine, son gendre et ses deux fils; et, s'étant assuré que le vaisseau avait été évacué de toute âme vivante, il y fait mettre le feu en



Claude de Forbin (1656-1733)

trois endroits, et se rembarque à la lueur de l'incendie qui va dévorer, aux yeux des Vénitiens, un navire décoré des armes de la perfide Albion.

Bientôt, la flamme eut envahi le corps même du vaisseau ; les canons, chargés à boulets, partirent d'eux-mêmes, et lancèrent leurs projectiles jusqu'aux palais qui se mirent si complaisamment dans les canaux qui forment les rues de Venise *la belle*. Enfin, le feu ayant gagné jusqu'à la soute aux poudres, ses débris sautèrent en l'air avec un horrible fracas qui réveilla les habitants de la cité mollement endormie, pour les livrer à toutes les angoisses de la terreur.

Devenu maître du golfe par ce coup de main, Forbin redoubla de vigilance et de rigueur dans sa croisière; il arrêtait impitoyablement tout vaisseau qu'il ne trouvait pas muni de passe-ports réguliers. Il alla bombarder Trieste, où se faisaient les armements destinés à l'armée impériale. Il préparait le même sort au port de Fiume, dans le golfe d'Istrie; mais, la ville se racheta par une capitulation de quarante mille écus.

Toutefois, Forbin ne toucha pas le prix de cette capitulation ; pendant les vingt-quatre heures qu'il avait imprudemment accordées au gouverneur pour se libérer, des secours puissants survinrent, et forcèrent l'escadre française à lever l'ancre. La saison étant fort avancée, le capitaine Forbin rentra à Toulon, où il ne trouva point, comme il l'avait espéré, sa commission de chef d'escadre.

Il dévora son dépit, espérant bien forcer le gouvernement du vieux Louis XIV et son peu digne ministre de la marine, Jérôme de Pontchartrain, à lui rendre enfin justice. En attendant, il ne laissait échapper aucune

occasion de mettre en relief le pavillon de la France

Voici, à ce sujet, un des traits consignés dans ses Mémoires :

Sur la fin de l'année 1703, Forbin, devenu comte de Janson par la mort de son père et de son frère aîné, escortait une flotte marchande destinée pour le Levant. Arrivé à l'entrée de l'Archipel, il aperçoit un vaisseau de soixante-dix canons et de trois cents hommes d'équipage. Il lui donne la chasse; et, dès qu'il se trouve à portée de voix, il demande à qui appartient ce bâtiment.

« A Venise, lui répond-on.

» — Saluez le pavillon du roi de France, crie-t-il au capitaine.

» — Je suis dans les mers de la République, et je ne salue personne, » répond le Vénitien.

Sur cette réponse, Forbin se dispose à l'attaquer. Le Vénitien s'en aperçoit, et demande le nom du capitaine auquel il a affaire. On lui nomme le comte de Forbin.

« Eh bien! ne tirez pas, je vais saluer M. le comte de Forbin!

» — Pas d'équivoque! s'écrie celui-ci; saluez le pavillon du roi, sinon, je vous envoie toute ma bordée. »

Le Vénitien trouva qu'il était prudent de s'exécuter; et, sans autre objection, il fit l'acte de déférence qui lui était si impérieusement prescrit.

L'année suivante (1704), Forbin avait reçu le commandement de l'escadre de Flandre, bien qu'on s'obstinât toujours à lui faire attendre le titre d'officier général. S'il faut en croire les Mémoires de Forbin, lorsqu'on lui confia ce poste d'honneur, il demanda au ministre qu'on lui laissât carte blanche.

— C'est au-dessus de mon pouvoir, dit le ministre; il faut en parler au roi. »

La question fut immédiatement soumise à Louis XIV, qui répondit :

— M. de Forbin a raison; il faut se fier à lui et le laisser faire.

Lorsque le nouveau commandant de l'escadre de Flandre vint prendre congé du ministre, celui-ci lui dit :

— Monsieur de Forbin, il n'y a, en France, que M. de Turenne et vous à qui on ait donné carte blanche.

Il en usa d'une manière glorieuse pour lui et pour son escadre, désastreuse pour les ennemis de la France. Pendant quatre ans qu'il conserva ce commandement, il eut mille occasions de se signaler : les raconter toutes, nous mènerait beaucoup trop loin; nous sommes forcés, pour ne pas sortir des bornes qui nous sont prescrites, de nous en tenir à quelques épisodes choisis parmi les plus saillants.

En 1706, à la hauteur de Hambourg et de l'embouchure de l'Elbe, Forbin rencontre une flotte marchande hollandaise, forte de cent voiles, et venant de Norwège, sous l'escorte de six vaisseaux armés chacun de cinquante pièces de canon. L'occasion était trop magnifique pour la laisser échapper. Il fait donc aussitôt ses dispositions pour une vigoureuse attaque. S'étant, comme de juste, réservé l'honneur de combattre, lui-même, le commandant de l'escorte, Forbin arrive résolûment sur celui-ci, l'accroche sous le feu de sa mousqueterie et de son artillerie, fait le commandement d'abordage, et se précipite lui-même à l'avant pour donner l'exemple. Plus prompt que lui, un jeune garde-marine, nommé d'Escalis, a sauté le premier sur le

bord ennemi, l'épée à la main, immédiatement suivi d'un grand nombre d'officiers, de gardes-marines et de soldats. Il se fit alors un carnage horrible de part et d'autre. Forbin y perdit beaucoup de monde. Toutefois, la tuerie ne dura qu'un instant.

Bientôt, Forbin entendit le jeune d'Escalis, qui, l'appelant par son nom, lui criait de l'arrière du vaisseau hollandais :

« Nous sommes les maîtres ! j'ai tué le capitaine ! »

Forbin avait déjà commencé à faire passer les Hollandais sur son bord, quand le feu se déclara à sa prise, à laquelle il était toujours accroché. Le vent soufflait avec une telle impétuosité, que celle-ci fut embrasée en un clin d'œil. Forbin ne se dégagea qu'avec beaucoup de peine de ce terrible incendie, qui menaçait de le faire sauter lui-même.

La mer était fort agitée, et l'eau entrait avec violence par six des sabords ouverts du vaisseau français. Pour l'empêcher de couler à fond, Forbin se disposait à le faire pencher, en le chargeant du côté qui n'était point endommagé, lorsqu'un vaisseau ennemi s'approcha pour l'attaquer, et interrompit cette manœuvre. Se trouvant désormais dans la nécessité ou de vaincre ou d'être submergé, Forbin eut bientôt pris son parti.

« Enfants, dit-il aux hommes qui lui restaient de son équipage, bon courage ! abordons, nous sommes encore assez forts ; ne craignez rien, et ce vaisseau est à nous ! »

Ce peu de mots rendit du cœur à l'équipage, et Forbin mit incontinent son bâtiment en travers, présentant au vent le côté malade. Dès qu'il fut à portée, les ennemis tirèrent sur lui toute leur artillerie, mais sans le moin-

dre succès. Forbin leur répondit par toute sa bordée de canons et de mousqueterie, et cela fut fait si à propos, que le vaisseau hollandais, criblé et dans le plus affreux désordre, abattit pavillon, et se rendit dès que les Français l'eurent abordé (1).

Un troisième vaisseau de l'escadre hollandaise avait été enlevé par les deux frégates de François-Cornil Bart et du capitaine Hennequin; mais, les autres vaisseaux de l'escadre française avaient eu la chance moins heureuse, et avaient laissé échapper les trois autres bâtiments d'escorte avec la flotte marchande.

L'année suivante (1707), l'escadre de Flandre se signala encore par de nouvelles prouesses et de nouveaux succès, dans la mer du Nord. A la suite d'un combat sanglant, livré le 12 mai, contre un grand convoi d'Angleterre, Forbin rentra dans le port de Dunkerque, amenant avec lui vingt-deux bâtiments de guerre ou de commerce, pris à l'ennemi.

Cette fois, enfin, on lui envoya la cornette de chef d'escadre; jamais cornette ne s'était fait plus longtemps attendre, et n'avait été plus loyalement et plus glorieusement gagnée. Forbin comptait alors plus de trente-deux années de service sur mer, et passait depuis vingt ans, dans l'estime des hommes du métier, pour l'un de nos plus intrépides et de nos plus habiles marins, réunissant, selon l'expression heureuse et vraie de l'un de ses panégyristes, la tête d'un général à la main d'un soldat.

« Il n'eut pas été plus tôt nommé chef d'escadre, dit M. Léon Guérin, qu'il courut au-delà du cercle polaire, jusque dans la mer Blanche, pour se mériter le grade

(1) Léon Guérin. *Hist. maritime de France.*

de lieutenant général des armées navales. Malgré les tempêtes fréquentes qui troublent la navigation dans cette mer, Forbin y chercha et y battit en maintes rencontres les flottes marchandes d'Angleterre et de Hollande, avec leurs escortes; il y fit plusieurs riches captures; et, après avoir déjoué, par des ruses ingénieuses, les plans des ennemis, qui brûlaient du désir de se venger de lui, il revint en France en passant par le nord de l'Ecosse et de l'Irlande Cette campagne est une de celles qui lui firent le plus d'honneur, autant par sa bonne exécution que par sa rare audace (1). »

La France possédait toujours de brillants officiers de mer; mais, grâce à une administration dont l'imprévoyance et l'incurie autorisent jusqu'au soupçon de la trahison, le matériel de sa flotte offrait le plus déplorable spectacle du délabrement et de la pénurie.

Cependant, Louis XIV, qui mettait, à protéger la cause à tout jamais perdue des Stuarts, une obstination qui n'est pardonnable qu'aux prétendants, avait fait un suprême effort pour appuyer une nouvelle tentative de restauration en faveur du fils de Jacques II, connu sous le nom de chevalier *de Saint-Georges*, et que ses partisans désignaient sous son nom dynastique de Jacques III.

Des vaisseaux de transport avaient été réunis dans le port de Dunkerque pour une armée de sept mille hommes; ils devaient avoir pour escorte une flotte de huit vaisseaux de guerre et de vingt-quatre frégates, placée sous le commandement du comte de Forbin. Les informations, adressées d'Ecosse au prétendant, promettaient un succès infaillible. Le peuple l'attendait

(1) *Hist. maritime de France.*

avec impatience, et son apparition sur la côte devait être le signal d'un soulèvement général. Il y avait à peine, en Ecosse, deux mille cinq cents hommes de troupes réglées.

Le château d'Edimbourg, dépourvu de munitions, se rendrait à la première sommation, et cette forteresse renfermait des trésors qui aplaniraient toutes les difficultés sous les pas du roi Jacques. Il y avait, dans les ports de la côte d'Angus, plusieurs navires hollandais chargés de canons, de poudre, d'armes, de sommes considérables, qui semblaient avoir été amenés là et être retenus par les vents contraires tout exprès pour devenir la proie des amis du prétendant. Tout devait donc réussir à souhait.

Aussi, lorsque Jacques III vint à Versailles prendre congé de Louis XIV, le vieux monarque lui répéta-t-il l'adieu qu'il avait déjà fait à son père, au départ de l'expédition qui aboutit à la bataille de la Boyne :

« J'espère bien ne vous revoir jamais. »

Mais, il ne fut pas meilleur prophète cette fois que la précédente. Lorsque la flotte française, partie de Dunkerque le 17 mars, et poussée par un vent favorable, fut arrivée dans le golfe d'Edimbourg, elle fit tous les signaux convenus pour se faire reconnaître des partisans du prétendant ; mais, il n'y fut fait aucune réponse. Ce silence déconcerta tous les plans arrêtés au départ. Forbin, qui répondait de la personne du prince et qui avait lieu de craindre que toutes les mesures n'eussent été préparées par le gouvernement de Guillaume III pour faire échouer l'entreprise, ne crut pas devoir prendre sur lui d'opérer une descente pleine de périls. Il vira prestement de bord, et ramena en France le prétendant,

qui resta le chevalier de Saint-Georges jusqu'à sa mort.

Bien en prit à l'amiral français de n'avoir pas perdu le temps à délibérer; car, pour peu qu'il se fût attardé dans les eaux d'Edimbourg, il fût immanquablement tombé au milieu d'une flotte de quarante-deux vaisseaux de ligne, envoyée à sa poursuite sous les ordres de l'amiral Byng, et à laquelle il n'échappa qu'à force de ruses et d'habiles manœuvres. Les partisans de la maison de Stuart, ces hommes qui n'avaient pas donné signe de vie à l'aspect de l'escadre française, accusèrent cependant l'intrépide Forbin d'avoir manqué d'audace et de résolution. Nous regrettons de voir un historien français, ordinairement plus judicieux, le baron de Sainte-Croix, se rendre l'écho de ces absurdes récriminations d'un parti cherchant à se disculper de ses propres fautes en les rejetant sur les autres.

Quoi qu'il en soit, l'insuccès de cette expédition d'Écosse avait fait perdre à Forbin toute espérance d'arriver au grade de lieutenant général, dont il avait fait le terme de son ambition. Atteint des infirmités qui sont les conséquences inévitables des fatigues et des terribles épreuves de la vie maritime, mais dégoûté surtout par l'esprit qui présidait au gouvernement de la marine royale sous l'administration de Pontchartrain, il se retira du service en 1610, âgé de cinquante-quatre ans seulement, mais vieux de gloire et de renommée. Il alla demander le repos de l'âme et du corps à son beau ciel bleu de Provence, et ne sortit plus, pendant près d'un quart de siècle, de son château patrimonial de Gardanne, près de Marseille. C'est là qu'il s'abandonna, en véritable sage, à ce loisir plein de dignité qui sied si bien aux hommes dont la jeunesse et la virilité furent pleines de

grands labeurs et marquées par de grandes choses accomplies. Sa principale distraction fut de mettre en ordre les Mémoires de sa vie maritime, rédigés sous ses yeux par une plume élégante qui a su ajouter l'attrait de la forme à l'intérêt du fond.

Forbin s'était condamné au célibat. Privé des consolations et des soins que le cœur du vieillard trouve au sein de la famille intime, il s'en était fait une extérieure par l'exercice de la bienfaisance, en prodiguant ses richesses, — avec une munificence toute royale, — aux pauvres de son voisinage.

Dans le recueillement de sa retraite, il avait retrouvé les pieuses traditions d'une famille qui avait fourni des prélats à l'Eglise et de nobles chevaliers à l'ordre de Malte. On le vit réparer, par une vieillesse animée de la plus sincère piété, les écarts d'une existence où les désordres avaient trop souvent marché de pair avec les actions glorieuses. Il finit comme un sage, après avoir débuté comme un vrai libertin.



DUGUAY-TROUIN

Lieutenant général des armées navales, né à Saint-Malo, en 1673.
Mort en 1736.

L'un des derniers survivants entre ceux qui avaient le plus contribué à la gloire maritime du grand siècle de Louis XIV, René Duguay-Trouin naquit, le 10 juin 1673, à Saint-Malo, ce vieux nid breton de hardis navigateurs et de corsaires intrépides. Il appartenait à une très ancienne famille d'armateurs.

Dans cette rude et périlleuse carrière, son père, — ainsi qu'il le dit lui-même dans ses Mémoires, — s'était acquis la réputation d'un très brave homme et d'un habile marin. René était le second de ces quatre fils; et, chose étrange, cet homme, qui avait vieilli à la mer, n'avait pas su deviner la vocation irrésistible de celui

de ses fils qui devait illustrer son nom; la vocation de l'enfant devait bientôt triompher de cette aberration de la sollicitude paternelle.

Son père ne vivait plus, et le gouvernement de la famille avait passé au fils aîné, trop jeune encore pour imposer à son frère. Celui-ci commença par se jeter dans les dissipations de la jeunesse, avec toute l'impétuosité d'une nature ardente et toute l'inexpérience de son âge. Pour l'arracher aux écueils d'une liberté prématurée et sans frein; pour l'empêcher de se perdre dans le tourbillon des passions folles et des plaisirs tumultueux, il fallut se hâter de le faire monter à bord d'un vaisseau et de le mettre aux prises avec d'autres écueils et d'autres tempêtes, avec ces périls de la mer qui grandissent l'âme et fortifient le courage. C'est ainsi que, dès 1689, — au commencement de la guerre déclarée par Louis XIV à l'Angleterre et à la Hollande, en haine de la révolution qui avait détrôné Jacques II, — Duguay-Trouin fit sa première campagne, en qualité de volontaire, sur une frégate de dix-huit canons, armée en course par sa famille. Il n'avait pas encore atteint sa seizième année.

Aucune épreuve ne lui fut épargnée dans cette première campagne. On eût dit que la Providence avait hâte aussi de lui tremper le corps et l'âme contre tous les assauts qu'il aurait à subir dans la rude et glorieuse carrière qui s'ouvrait devant lui. Il fut continuellement incommodé du mal de mer; une tempête affreuse lui montra de près le naufrage; bientôt après, ce furent les scènes terribles d'un abordage sanglant et les dangers d'un incendie en mer; mais, laissons-le raconter lui-même comment il reçut le baptême du marin.

« Ayant, dit-il, rencontré un corsaire de Flessingue de notre force, nous lui livrâmes combat et l'abordâmes de long en long. Je ne fus pas des derniers à me présenter pour m'élancer à son bord Notre maître d'équipage, à côté duquel j'étais, voulut y sauter le premier : il tomba, par malheur, entre les deux vaisseaux, qui, venant se joindre dans le même instant, écrasèrent à mes yeux tous ses membres, et firent rejaillir une partie de sa cervelle jusque sur mes habits... Sur ces entrefaites, le feu prit à la poupe du corsaire, qui fut enlevé, l'épée à la main, après avoir soutenu trois abordages consécutifs; et, l'on trouve que, pour un novice, j'avais témoigné assez de fermeté. »

L'année suivante (1690), on le voyait, opposant son audace d'enfant qui ne connaît pas le danger à la prudence de son capitaine, le forcer en quelque sorte d'attaquer, avec une frégate de vingt-huit canons, une flotte de quinze vaisseaux marchands anglais; puis, justifier tant de témérité par la prise de trois de ces vaisseaux. C'était bien le cas d'appliquer ces vers du vieux Corneille :

Mes pareils à deux fois ne se font point connaître,
Et pour leurs coups d'essai veulent des coups de maître.

Lorsque le jeune Duguay-Trouin rentra dans Saint-Malo, avec ses trois prises faites sur l'ennemi, ses compatriotes, saisis d'admiration, saluèrent en lui l'enfant qui serait bientôt l'honneur de leur cité et l'une des gloires de la marine française. Sa famille n'hésita pas à confier le commandement d'une frégate de quatorze canons à ce héros de dix-sept ans.

A peine s'était-il mis en course dans la Manche, en 1691, qu'il fut assailli par une tempête qui le poussa sur

la côte d'Irlande, à l'embouchure de la rivière de Limerick. Ces côtes ne pouvaient être alors qu'inhospitalières au pavillon de la France Elles étaient occupées par les soldats de Guillaume d'Orange, tout récemment vainqueur des partisans de Jacques II sur les champs de bataille de la Boyne et de Kilkonnel. Aimant mieux avoir à lutter contre des hommes que contre la tempête, le jeune capitaine prit terre à Limerick, s'empara d'un château qui appartenait au comte de Clare, brûla deux vaisseaux qui étaient échoués sur les vases, soutint un combat contre un détachement de la garnison de Limerick, et ne se retira, pour reprendre la mer, qu'après que l'orage eût cessé.

Sa frégate étant mauvaise voilière, et lui ayant, par ce défaut, fait manquer plusieurs prises, il la changea contre une autre de dix-huit canons. A la première sortie qu'il fit avec celle-ci, il s'empara de deux frégates anglaises A quelques mois de là (1692), monté sur une frégate de vingt-huit canons, il ose se mesurer avec une flotte considérable; et, triomphant, il ramène au port natal six vaisseaux pris à l'ennemi.

C'était en 1692, année tristement célèbre dans les fastes de notre marine par le désastre de la flotte française à la Hogue Il semblait que la Providence eût donné mission au plus jeune de nos capitaines de course de venger les échecs de nos vieux amiraux.

Du reste, Duguay-Trouin n'était pas le seul armateur intrépide et heureux que le port de Saint-Malo vît se lancer à la piste des flottes marchandes et des escadres de l'Angleterre. Ils y fourmillaient, au contraire, et sa rade était incessamment encombrée des prises faites sur les ennemis de la France. Aussi, l'amirauté anglaise

résolut-elle, un jour, d'en finir d'un seul coup avec cette pépinière inépuisable d'écumeurs de mer.

On sait l'histoire de cette *machine infernale* qui fut amenée, en 1693, jusque sous les murailles de la ville, et dont l'avortement ne fit éclater que la honte et la confusion de ceux qui avaient pu concevoir un pareil attentat contre l'humanité, le préparer avec un art vraiment infernal, et en tenter la perpétration (1).

Pendant cinq ans, le jeune capitaine malouin fut constamment heureux, et ne faisait pas une course en mer qui ne lui rapportât honneur et profit; mais, il continuait à braver le danger avec trop de témérité pour que la fortune ne lui dût pas la leçon d'un revers. Monté sur la frégate du roi la *Diligente*, de quarante canons, la brume l'avait fait tomber au milieu d'une escadre de six vaisseaux de guerre anglais de cinquante à soixante-dix canons; pressé entre cette escadre et la côte d'Angleterre, il lui était impossible d'éviter le combat; il avait pris résolûment son parti et tenu tête à l'orage. Après quatre heures d'un combat où il avait perdu ses deux mâts de hune, serré de près par le plus fort bâtiment de l'escadre, il avait compris qu'il ne lui restait

(1) Voici ce que nous apprennent, à ce sujet, les Mémoires du temps :

La *machine infernale* des Anglais était un bâtiment en forme de galiote (vaisseau à bombarder) de quatre-vingt-dix pieds (trente mètres) de long, chargé au fond de plus de cent barils de poudre, et rempli de bombes, de grenades, de boulets, de morceaux de fer et de toutes sortes de matières combustibles. Ceux qui étaient chargés de conduire la machine, de la fixer à son but, et d'y mettre le feu, parurent devant Saint-Mâlo le 26 novembre 1693. La nuit du 30 au 1er décembre, l'air étant serein, la mer calme, ils firent partir leur fatale machine. Elle s'avança à pleines voiles vers la muraille où elle devait être attachée sans être aperçue. Elle n'était plus qu'à cinquante pas, lorsqu'un coup de vent la détourna et la porta sur un rocher. Le vaisseau s'ouvrit; l'ingénieur qui le conduisait se hâta d'y mettre le feu; mais, l'eau avait déjà gagné les poudres du fond de cale, et la plus grande partie ne prit point. Cependant, le bâtiment sauta en l'air avec un fracas horrible; toute la ville en fut ébranlée, et les vitres et les ardoises de plus de trois cents maisons se brisèrent.

d'autre moyen de salut que de sauter lui-même sur le bord ennemi avec tout son équipage; il avait donné ses ordres, et se voyait au moment de réussir dans son hardi dessein, lorsqu'une fausse manœuvre de l'un de ses lieutenants, qui fit changer de son chef la barre du gouvernail, le fit échouer. Il faut le voir déplorer dans ses Mémoires cette mésaventure!

« Dans la résolution, dit-il, où j'étais de périr ou d'enlever ce vaisseau, qui allait mieux qu'aucun autre de l'escadre, il est plus que vraisemblable que j'aurais réussi. »

« Ce coup manqué, continue-t-il, le vaisseau le *Monk*, de soixante-six canons, vint me combattre à portée de pistolet, tandis que trois autres vaisseaux, le *Cantorbéry*, le *Dragon* et le *Ruby*, me canonnaient de leur avant. Le commandant de cette escadre fut le seul qui ne daigna pas m'honorer d'un seul coup de canon; j'en fus piqué; et, pour l'y obliger, je me mis en travers et lui en tirai plusieurs, mais inutilement: il persévéra à ne me point répondre. Cependant, l'extrémité où nous nous trouvions tourna la tête à tous mes gens, qui m'abandonnaient pour se jeter à fond de cale, malgré tout ce que je pouvais dire et faire pour les en empêcher. J'étais occupé à les arrêter, et j'en avais même blessé deux de mon épée et d'un pistolet, quand, pour comble d'infortune, le feu prit à ma sainte-barbe. La crainte de sauter en l'air m'y fit descendre; et, l'ayant fait éteindre, je me fis apporter des barils pleins de grenades; j'en jetai un si grand nombre dans le fond de cale, que je contraignis plusieurs de mes fuyards à remonter sur le pont. Je rétablis ainsi quelques postes et fis tirer

quelques volées de canon de la première batterie avant que de remonter sur mon gaillard (1).

» Je fus fort étonné, et encore plus touché en arrivant, de trouver mon pavillon bas, soit que la drisse (le cordage qui la soutenait) eût été coupée par une balle, ou que, dans ce moment d'absence, quelque malheureux poltron l'eût amené. J'ordonnai à l'instant de le remettre; mais, tous les officiers du vaisseau me vinrent représenter que c'était livrer inutilement le reste de mon équipage à la boucherie des Anglais, qui ne nous feraient aucun quartier, si, après avoir vu le pavillon baissé pendant un assez long temps, ils s'apercevaient qu'on le remît, pour s'opiniâtrer dans une défense sans espoir, sur un vaisseau démâté de tous ses mâts. Il n'était pas possible de se refuser à une telle vérité; cependant, j'étais encore incertain et désespéré, lorsque je fus renversé sur le pont d'un coup de boulet sur ses fins, qui, après avoir coupé plusieurs de nos baux (2), vint expirer sur ma hanche et me fit perdre connaissance pendant plus d'un quart d'heure. On me porta dans ma chambre, et cet accident termina mon irrésolution. Le capitaine du *Monk* envoya, le premier, son canot pour me chercher; je fus conduit à son bord avec mes officiers, et sa générosité fut telle, qu'il voulut absolument me céder sa chambre et son lit, donnant ordre de me faire panser, et me traita avec autant de soin que si j'eusse été son propre fils. »

Les Anglais conduisirent leur prise à Plymouth, et Duguay-Trouin eut d'abord la ville pour prison; mais,

(1) *Gaillard* ou château, c'est un étage du vaisseau, qui n'occupe qu'une partie du pont vers la proue (*gaillard d'avant*), ou vers la poupe (*gaillard d'arrière*).

(2) Solives qui traversent l'intérieur d'un vaisseau.

bientôt après, à la requête d'un capitaine qui avait sur le cœur une bravade qu'il avait reçue de lui en mer, l'amirauté le fit arrêter et conduire dans une chambre grillée, avec une sentinelle à sa porte Mais, il avait déjà fait, en ville, la connaissance d'une marchande, qui l'aida beaucoup à se procurer des moyens d'évasion.

Il ne fut pas plus tôt rentré en France, qu'il alla prendre, à la Rochelle, le commandement du *Français*, vaisseau de guerre de quarante-huit canons, dont l'armement était fait par son frère aîné, Trouin de la Bardinais. Il alla se porter en croisière sur les côtes d'Angleterre et d'Irlande, où il s'empara de six vaisseaux richement chargés. Il apprit, par ce dernier, qu'il s'était séparé depuis deux jours d'une flotte marchande de soixante voiles, escortée par deux vaisseaux de guerre, l'un de cinquante et l'autre de soixante-douze canons. Il courut à toutes voiles à la rencontre de cette flotte; et, dès qu'il l'eut découverte, il attaqua sans hésiter les deux vaisseaux d'escorte et parvint à s'en rendre maître. L'un d'eux était le *Sans-Pareil*, dont le capitaine était tout fier d'avoir pris à l'abordage, avec le même vaisseau, cinq années auparavant, Jean-Bart et le chevalier Forbin, dont il avait conservé les brevets d'officiers en guise de trophées. Duguay-Trouin se fit remettre ces deux brevets, qu'il rendit à leurs célèbres titulaires.

Louis XIV, auquel il fut rendu compte de cette brillante expédition, fit complimenter le jeune et intrépide capitaine par le ministre de la marine (M. de Pontchartrain), et lui envoya une épée d'honneur.

L'année suivante (1695), toujours monté sur le *Fran-*

çais et accompagné du *Fortuné*, vaisseau de cinquante-six canons, commandé par M. de Beaubriant, Duguay-Trouin s'empara, sur les côtes d'Irlande, de trois vaisseaux anglais, venant des Indes orientales, considérables, disent les Mémoires de notre héros, par leur force et plus encore par leurs richesses. On évaluait leur cargaison à dix millions de francs.

Ce fut au retour de cette rapide et heureuse campagne que Duguay-Trouin vint pour la première fois à Paris. M. de Pontchartrain le présenta au comte de Toulouse, alors grand-amiral de France, et le conduisit à Versailles, où le roi le reçut avec beaucoup de distinction et de bienveillance.

« Je sortis, écrit-il, du cabinet de Sa Majesté, le cœur pénétré de la douceur et de la noblesse qui régnaient dans ses paroles et dans ses moindres actions . le désir que j'avais de me rendre digne de son estime en devint plus ardent. »

En 1697, il sortit de Brest à la tête d'une petite escadre de guerre de trois vaisseaux portant ensemble cent six canons, pour aller à la rencontre d'une flotte marchande hollandaise qu'on savait revenir de Bilbao avec une riche cargaison. Il eut bientôt l'honneur de se mesurer avec l'un des plus braves et des plus habiles officiers de la marine des Provinces-Unies, le vice-amiral baron de Wassenaër, de le faire prisonnier, et de s'emparer des trois vaisseaux de guerre, armés ensemble de cent quarante-six canons, qui formaient l'escorte de la flotte de Bilbao. Il est juste de dire qu'au moment où le combat allait s'engager, Duguay-Trouin eut la chance heureuse d'être rallié par deux frégates de course du port de Saint-Malo, qui lui apportèrent un

renfort de soixante-huit canons, d'équipages déterminés, et qui se comportèrent on ne peut plus bravement. Jamais encore notre jeune capitaine ne s'était trouvé engagé dans une affaire aussi chaude, et c'était la première occasion vraiment digne qui s'offrît à lui de montrer qu'à l'intrépidité du soldat il joignait aussi le calme et le coup d'œil du commandant. Mais, nous ne saurions mieux faire que de le laisser raconter lui-même les détails de ce terrible combat, l'un de ses principaux titres de gloire. Faisons toutefois, pour plus de clarté, préalablement connaître la composition respective des deux partis

L'escadre française comprenait :

Le *Saint-Jacques des Victoires,* de quarante-huit canons, monté par Duguay-Trouin ;

Le *Sans-Pareil*, l'une des glorieuses conquêtes du capitaine malouin, armé de quarante-deux canons, et commandé par son parent, le capitaine Buscher, de Saint-Malo ;

La *Léonore*, frégate légère de seize canons.

Les deux frégates malouines qui s'étaient réunies à l'escadre étaient :

L'*Aigle-Noire*, de trente canons, capitaine de Belisle-Pépin ;

Et la *Faluère*, de trente-huit canons, capitaine Dessaudrais-Dufrêne.

L'escadre hollandaise se composait du *Delft*, vaisseau de cinquante-quatre canons, qui portait le pavillon du baron Wassenaër, du *Honslaërdick*, autre vaisseau de cinquante-quatre canons, et d'un troisième vaisseau armé de trente-huit bouches à feu.

« Les trois vaisseaux de guerre hollandais, dit notre

héros, étaient en panne au vent de leur flotte (1) : le *Delft* commandant au milieu, le *Honslaërdick* à son arrière, et le troisième de l'avant. Je devais les attaquer le premier; et, après avoir donné en passant ma bordée au *Honslaërdick*, pousser ma pointe pour aborder le commandant. Le *Sans Pareil* était destiné à me suivre, le beaupré (2) sur ma poupe, et à accrocher le *Honslaërdick* aussitôt que je l'aurais dépassé. Les frégates l'*Aigle-Noire* et la *Faluère* devaient s'attacher à réduire le troisième vaisseau de guerre et donner ensuite dans le corps de la flotte. A l'égard de la *Léonore*, elle était uniquement destinée à prendre des vaisseaux marchands.

» Dans cette disposition, nous arrivâmes sur les ennemis; et, comme j'allais *ranger* (3) sous le vent le *Honslaërdick*, il mit le vent dans ses voiles d'avant et appareilla sa misaine (4). Ce changement imprévu de manœuvre en apporta nécessairement à notre disposition, en ce que, étant venu à l'abri des voiles de ce vaisseau, il me fut impossible de le dépasser pour aller aborder le commandant. Celui-ci arriva en même temps sur moi, à dessein de me mettre entre deux feux: et, je n'eus d'autre parti à prendre que celui d'aborder le *Honslaërdick*. Alors, le capitaine du *Sans-Pareil*, qui me

(1) *Etre en panne*, demeurer au même endroit, sans le secours des anc es. Pour cet effet, on dispose les voiles de manière que les unes tendent à faire avancer le vaisseau, et les autres à le faire reculer : l'équilibre s'établit et le vaisseau reste en place. — *Etre au vent* d'une armée navale ou d'un vaisseau, c'est être sur mer entre cette armée ou ce vaisseau et le lieu d'où vient le vent; c'est le recevoir le premier et en ôter l'avantage à son adversaire.

(2) *Beaupré*, mât couché sur l'éperon à la proue d'un vaisseau.

(3) *Ranger un navire*, passer très près de lui.

(4) *Misaine*, basse voile d'un mât de misaine, qui est le mât d'avant. — *Appareiller une voile*, la déployer.

suivait de près, se détermina, sans hésiter, à couper chemin au commandant, et ensuite à l'aborder de long en long avec une audace et une conduite admirables; les deux frégates de Saint-Malo attaquèrent en même temps le troisième vaisseau, et la *Léonore* donna, comme je l avais prescrit, dans le milieu de la flotte.

» Les deux abordages des vaisseaux le *Honslaërdick* et le *Delft* furent exécutés avec une égale fierté, mais avec un succès bien différent. Je fis sauter à bord du premier la moitié de mes officiers avec cent vingt de mes meilleurs hommes, qui l'enlevèrent d'emblée. Je poussai en même temps au large, et courus avec empressement secourir le *Sans-Pareil*, qui, toujours accroché au commandant, en essuyait un feu terrible. J'arrivai près d'eux comme la poupe de mon camarade sautait en l'air par le feu qu'un boulet avait mis à des caisses remplies de gargousses. Plus de quatre-vingts hommes en furent écrasés ou jetés à la mer; et, le feu étant près de la soute aux poudres, j'attendais avec frayeur le moment de voir périr le vaisseau.

» Dans ce danger pressant, M. Buscher, qui le commandait, conserva assez de fermeté et de sang-froid pour faire couper les grappins et pousser au large. Désespéré de ce fâcheux contre-temps et de la perte de ce brave parent qui me paraissait inévitable, je m'avançai pour prendre sa place et pour le venger. Ce nouvel abordage fut très sanglant par la vivacité de notre feu mutuel de canon, de mousqueterie et de grenades, et par le grand courage du baron de Wassenaër, qui me reçut avec une fierté étonnante. Les plus braves de mes officiers et de mes soldats furent repoussés jusqu'à quatre fois; il en périt un si grand nombre, que, malgré

mon dépit et tous mes efforts, je fus contraint de faire pousser mon vaisseau au large, afin de redonner un peu d'haleine à mes gens, que je voyais presque rebutés, et de pouvoir travailler à réparer mon désordre, qui n'était pas médiocre.

» Dans cet intervalle, l'*Aigle-Noire* et la *Fualdère* s'étaient rendues maîtres du troisième vaisseau de guerre; et, cette dernière frégate se trouvant à portée de ma voix, j'ordonnai à M. Dessaudrais-Dufrêne, qui la montait, de s'avancer sur le vaisseau le *Delft*, afin d'entretenir le combat et de me donner le temps de revenir à la charge. Il s'y présenta de la meilleure grâce du monde; mais, malheureusement, il fut tué dès les premiers coups. Ce nouveau contre-temps jeta le désordre dans cette frégate, qui mit en travers (1) et m'attendit. J'appris avec une extrême douleur la mort d'un homme si courageux, et je dis à M. de Langavan, son capitaine en second, de me suivre.

» En effet, je retournai, tête baissée, aborder ce redoutable baron, résolu de vaincre ou de périr. Cette dernière scène fut si vive et si sanglante, que tous les officiers de son vaisseau furent tués ou blessés. Il reçut lui-même quatre blessures très dangereuses, et tomba sur son gaillard d'arrière, où il fut pris les armes à la main. Plus de la moitié de mon équipage périt dans cette action. J'y perdis un de mes cousins germains, premier lieutenant sur mon vaisseau, et deux autres parents sur le *Sans-Pareil;* plusieurs autres officiers furent tués ou blessés. »

Le résultat de cette victoire, si laborieusement acquise et si chèrement payée, fut, outre la prise des trois

(1) *Mettre en travers*, présenter le côté au vent.

vaisseaux de guerre, celle de douze vaisseaux marchands et de plus de cinq cents prisonniers. Mais, le combat avait à peine cessé, qu'une furieuse tempête dispersa vainqueurs et vaincus, et fit passer à tous, au milieu de mille angoisses, une nuit plus terrible que le combat lui-même. Ils se rallièrent au Port-Louis, et le premier soin de Duguay-Trouin, à son arrivée, fut d'aller s'informer de l'état du baron de Wassenaër, resté à bord du *Delft*, et de lui offrir avec empressement sa bourse et tous les secours dont il avait besoin. Il devina avec indignation, à la manière dont ce brave et malheureux officier le remercia, qu'il n'avait pas été traité avec tous les égards dus à sa position et à sa valeur par ceux qui avaient eu mission de garder son vaisseau.

Duguay-Trouin s'en plaignit très vivement à l'officier qui y commandait, et lui pardonna d'autant moins ce manque de procédé, qu'il était son proche parent.

« La valeur de ce généreux guerrier, dit-il, en parlant de son prisonnier, m'avait inspiré de l'amour et de l'émulation ; et, l'un des plus sensibles chagrins que j'aie eu de ma vie a été de n'avoir pu lui témoigner, comme je l'aurais désiré, toute l'estime et toute la vénération que j'avais pour sa vertu. »

De pareils sentiments dans un homme de guerre lui font plus d'honneur que dix victoires.

Après cette action, Duguay-Trouin vint à Paris recevoir, des mains du roi, son brevet de capitaine de frégate légère ; mais, la paix qui survint ne lui permit pas de faire immédiatement ses preuves de courage et d'habileté dans la marine royale. Il employa les loisirs de la paix à se perfectionner, comme il le dit lui-même,

dans les sciences et dans les exercices qui se rapportaient à son état.

En 1702, la guerre recommença, et les courses de notre intrépide marin recommencèrent aussi. Nous renonçons à raconter toutes ses prouesses, car nous sommes obligés de nous borner. Sa première campagne fut, cependant, signalée par un tour de force que nous ne saurions passer sous silence. Monté sur la frégate du roi la *Bellone*, de trente-huit canons, Duguay-Trouin rencontra, sur les côtes d'Ecosse, un vaisseau croiseur hollandais de même force, et la partie s'engagea aussitôt. A la première bordée du vaisseau hollandais, qui était un rude pointeur, la *Bellone* avait reçu deux coups de canon à fleur d'eau ; et, prise d'enfilade par le feu de l'ennemi, elle avait eu ses mâts rompus. Duguay-Trouin semblait perdu sans ressource, lorsqu'il prit la résolution soudaine de faire sauter tout son équipage sur le bord ennemi. Le plus jeune de ses frères, qui était son premier lieutenant, s'y lança le premier, et tua à brûle-pourpoint un des officiers.

« Cet exemple d'intrépidité, dit avec orgueil Duguay-Trouin, anima si puissamment mes gens, qu'il ne resta dans mon vaisseau qu'un seul pilote avec quelques timoniers et les mousses. Le capitaine hollandais fut tué avec tous ses officiers, et son vaisseau fut enlevé en moins d'une demi-heure. »

L'année suivante (1703) monté sur le vaisseau de guerre l'*Eclatant*, de soixante canons, mais armé seulement de cinquante-huit, Duguay-Trouin commandait une escadre de trois vaisseaux de l'Etat, auxquels s'étaient jointes deux frégates de Saint-Malo. Il croisait aux environs des îles Orcades, à l'affût d'une flotte mar-

chande de quinze vaisseaux hollandais revenant des Indes orientales; mais, trompé par la brume, et croyant avoir affaire à cette flotte, il se trouva tout à coup en présence d'une escadre de quinze vaisseaux de guerre qui croisaient en avant pour éclairer la route de cette dernière.

Duguay-Trouin donne aussitôt le signal de la retraite en mettant toutes voiles au vent. Mais, six vaisseaux ennemis, plus légers que les autres, s'avançaient à sa poursuite avec rapidité, et déjà ils étaient sur le point d'atteindre deux vaisseaux de son escadre.

« Je ne pus, dit le brave capitaine, me résoudre à les voir prendre sans coup férir; et, comme l'*Eclatant*, que je montais, était le meilleur de ma petite escadre, je fis carguer mes basses voiles (1), et demeurai à l'arrière d'eux, afin de les couvrir, faisant en cette occasion l'office du bon pasteur, qui s'expose à périr pour sauver son troupeau. Dieu bénit mes soins, et permit que le vaisseau de soixante canons, qui vint me combattre à portée de pistolet, fût, en trois ou quatre bordées de canon et de mousqueterie données à bout touchant, démâté de mâts, et resta ras comme un ponton.

» Les quatre vaisseaux les plus près de lui, qui poursuivaient ceux de mon escadre que je voulais sauver, se lancèrent aussitôt sur moi pour secourir leur camarade; je les attendis sans me presser, les saluant l'un et l'autre de quelques volées de canon, dans le dessein de les attirer davantage. En effet, ils s'amusèrent alternativement à me canonner assez longtemps pour permettre aux vaisseaux de mon escadre de s'éloigner, et même de les perdre de vue, à la faveur d'un brouillard

(1) *Carguer* une voile, c'est la serrer ou plier.

qui s'éleva. Les ennemis s'opiniâtrèrent à me suivre et à me combattre tant que je fus sous leur canon; mais, je n'eus pas plus tôt vu mes vaisseaux hors de péril, que je fis de la voile et me mis hors de leur portée en assez peu de temps... De toutes les affaires où je me suis trouvé, c'est celle dont je suis resté intérieurement le plus flatté, parce qu'elle m'a paru la plus propre à m'attirer l'estime des cœurs vraiment généreux. »

Duguay-Trouin, ayant rallié son escadre, se rendit, conformément aux instructions qu'il avait reçues, sur les côtes du Spitzberg pour y faire la chasse aux baleiniers hollandais; il y prit, rançonna ou brûla plus de quarante vaisseaux. Les brouillards, qui, dans ces parages, sont extrêmement épais au printemps et en automne, lui en firent manquer beaucoup d'autres. Poussé par l'impétuosité des courants jusqu'au quatre-vingt-unième degré de latitude nord, il vit plus d'une fois ses vaisseaux sur le point de se briser sur des montagnes de glaces. Des quarante prises qu'il avait faites, il n'en put ramener que quinze, qu'il conduisit dans la rivière de Nantes, avec un vaisseau anglais chargé de sucre, dont il s'était emparé chemin faisant.

Les années 1704 et 1705 furent marquées, dans la carrière de notre héros, par de nombreuses aventures de mer, glorieuses pour lui, profitables pour notre marine, désastreuses pour les ennemis de la France. Nous ne raconterons que la manœuvre mémorable par laquelle il sauva, dans une de ses courses de 1705, le vaisseau de guerre le *Jason*, de cinquante-quatre canons, qu'il avait fait construire lui-même, l'année précédente, dans le port de Brest. Monté sur ce vaisseau, Duguay-Trouin croisait alors à l'entrée de la Manche.

Après une lutte glorieusement soutenue contre deux vaisseaux de guerre anglais, sous les yeux d'une escadre de gros vaisseaux de la même nation, — lutte qui s'était prolongée jusqu'à la nuit, et où l'avantage était resté au pavillon français, — notre capitaine s'était mis en panne pour attendre le retour du jour et recommencer, au besoin, le combat. Il s'aperçut bientôt qu'il était environné de toutes parts et serré de près par toute l'escadre anglaise. Il n'y avait aucune apparence de sortir de là; mais, il était encore plus impossible au commandant du *Jason* de voir humilié, sous son commandement, le pavillon de la France. Alors, sa résolution fut prise.

« J'assemblai, dit-il, tous mes officiers pour leur déclarer que, dans l'impossibilité bien évidente de sauver le vaisseau du roi, il fallait au moins soutenir la gloire de ses armes jusqu'à la dernière extrémité, et que la meilleure forme, à mon sens, d'y procéder, était d'essuyer, sans tirer, le feu des vaisseaux qui nous environnaient, et d'aller, tête baissée, aborder debout au corps le commandant (1); que, pour plus de sûreté, je me tiendrais moi-même au gouvernail du vaisseau jusqu'à ce qu'il fût accroché au bord de l'ennemi; que celui-ci, ne s'attendant point à un pareil abordage, et n'ayant point, par conséquent, le temps de faire les dispositions nécessaires pour le soutenir, nous donnerait peut-être occasion de faire une action brillante avant de succomber sous le nombre; qu'à toute aventure et de quelque manière que la chose tournât, il était au moins bien certain que le pavillon du roi ne serait jamais baissé,

(1) Aborder un vaisseau *debout au corps*, c'est lui mettre l'éperon dans le flanc.

tant que je vivrais, par d'autres mains que par celles de ses ennemis.

» M. de la Jaille et M. de Bourganeuf-Gravé, mes deux principaux officiers, parurent charmés de ma résolution, et tous unanimement assurèrent qu'ils périraient eux-mêmes plutôt que de m'abandonner. Quand j'eus donné mes ordres pour rendre cette scène plus vive et plus éclatante, je me sentis plus tranquille, et voulus prendre sur mon lit une heure de repos; mais, il me fut impossible de fermer l'œil, et je revins sur mon gaillard, où j'étais tristement occupé à regarder les uns après les autres tous les vaisseaux dont j'étais environné, entre autres celui du commandant, qui était remarquable par ses trois feux à la poupe et par un quatrième dans sa grande hune. Au milieu de cette morne occupation, je crus m'apercevoir, une demi-heure avant le jour, qu'il se formait un point noir à l'horizon par le travers de notre bossoir (1), et que ce point s'augmentait peu à peu. Je jugeai que le vent allait venir de ce côté-là; et, comme j'avais mes basses voiles carguées (ployées) et mes deux huniers (2) tout bas à cause du calme, je les fis appareiller (déployer de nouveau) sans bruit, et fis orienter en même temps toutes les autres pour recevoir la fraîcheur qui s'avançait. J'employai aussi ce qui me restait d'avirons à gouverner mon vaisseau, afin qu'il prêtât le côté au vent lorsqu'il viendrait; il vint, en effet; et, trouvant mes voiles disposées à le recevoir, il nous fit tout d'un coup aller de l'avant.

» Les ennemis, qui dormaient en toute confiance.

(1) *Bossoir*, poutres ou pièces de bois mises en saillie à l'avant du vaisseau pour soutenir l'ancre.

(2) Voiles de hune; elles sont entre les grandes voiles et les perroquets.

n'avaient point songé à prendre les mêmes dispositions. La manœuvre, qu'ils furent obligés de faire, pour se mettre en mesure de me rejoindre, me donna le temps de gagner sur eux une portée de canon d'avance; et, alors, le vent augmentant sensiblement, mon vaisseau, qui allait très bien quand il ventait un peu frais, avança de manière que l'escadre ennemie n'eut plus, à beaucoup près, sur moi l'avantage qu'elle avait eu. Le seul *Hunter* (l'un des vaisseaux avec lesquels il s'était mesuré la veille) me joignit encore à portée de fusil, et se remit à me canonner dans la hanche (1); mais, je lui ripostais si vivement, que chaque bordée l'obligeait à culer (2) et le rebutait.

» Cette chasse dura jusqu'à midi; et, comme le vent augmentait toujours, je m'éloignai de plus en plus de tous les vaisseaux de cette escadre; le *Hunter* même commença à rester en arrière de nous. Ce fut pour lors que je me regardai comme un homme vraiment ressuscité, ayant cru fermement que j'allais m'ensevelir sous les ruines du pauvre *Jason*. Je me prosternai pour en rendre grâce à Dieu, et je continuai ma route pour aller relâcher au plus tôt dans le premier port de France; car, j'avais été obligé, pour sauver le vaisseau du roi, de jeter à la mer, non seulement toutes mes ancres, à l'exception d'une, mais aussi tous les mâts et toutes les vergues de rechange. »

Afin qu'il ne fût pas dit néanmoins qu'il rentrait au port les mains absolument vides, il s'empara chemin faisant d'un corsaire hollandais de vingt canons, qui eut

(1) La *hanche* du vaisseau est toute la partie de son arrière qui paraît en-dehors; c'est-à-dire le derrière du gaillard, et le bordage de la poupe.

(2) *Culer*, c'est aller en arrière.



René Duguay-Trouin (1673-1736)

la mauvaise chance de se rencontrer sur sa route Il en fit, dans ses courses ultérieures, une conserve de son vaisseau le *Jason*, si miraculeusement sauvé par la vigilance et la bonne étoile de son capitaine.

Promu, en 1705, au grade de capitaine de vaisseau, Duguay-Trouin reçut ordre de se rendre à Cadix, avec les trois vaisseaux le *Jason*, l'*Hercule* et le *Paon*, et de se mettre à la disposition du gouverneur de cette ville, menacée d'un siège. Sur sa route, à la hauteur de Lisbonne et à quinze lieues au large, il rencontra une flotte marchande de deux cents voiles, venant du Brésil, escortée par six vaisseaux de guerre portugais. Malgré l'infériorité de ses forces, il n'hésita pas à l'attaquer, et le combat dura deux jours. Jamais, peut-être, il ne déploya plus d'habileté et de valeur; mais, une série de contre-temps, et surtout l'inexpérience ou le manque de sang-froid du capitaine de l'*Hercule*, — brave officier d'ailleurs, et auquel il rend toute justice sous ce rapport, — le firent échouer dans cette entreprise, en lui laissant toutefois les honneurs du combat. Il n'avait pu faire aucune prise; mais, l'amiral de la flotte portugaise fut tué; elle perdit un de ses vaisseaux, et les cinq autres ne rentrèrent à Lisbonne que dans un état pitoyable de délabrement.

La mission de Duguay-Trouin à Cadix ne fut qu'une suite de démêlés fâcheux avec les autorités espagnoles, et de désagréments pour le chef de l'escadre française, grâce aux mauvais procédés du gouverneur, le marquis de Valdegamas. Les hostilités qu'on redoutait pour le port de Cadix ne s'étant pas réalisées, l'escadre française se retira, indignée de l'accueil si peu hospitalier qu'elle avait reçu des Espagnols. Sur les rapports que

Duguay-Trouin en fit à son retour, Louis XIV fit ôter au marquis de Valdegamas le gouvernement de Cadix, et celui de l'Andalousie à son beau-frère, le marquis de Villadarias.

En revenant de cette désagréable expédition, l'escacadre française fit rencontre d'une flotte marchande de quinze vaisseaux anglais, escortée par une seule frégate de trente-six canons Cette frégate, quoique vaillamment défendue par son capitaine, tomba au pouvoir de Duguay-Trouin, avec douze des vaisseaux de la flotte marchande, prises qui payèrent et au-delà les frais de l'expédition.

Peu de temps après son retour, au commencement de 1807, Duguay-Trouin fut nommé chevalier de Saint-Louis, et reçut l'accolade des mains mêmes de Louis XIV, qui lui annonça en même temps qu'il lui confiait le commandement d'une escadre de six vaisseaux de guerre.

Cette escadre, réunie à une autre de même force sous les ordres du comte de Forbin, tout récemment honoré de la cornette, reçut ordre de sortir du port de Brest pour se porter dans la Manche. Il s'agissait d'aller au-devant d'un grand convoi de troupes et de munitions de guerre qui se rendait d'Angleterre en Portugal, à l'effet de réparer le désastre qu'avait occasionné aux ennemis de la France et de Philippe V la bataille d'Almanza, récemment gagnée par le maréchal de Berwick.

Le 10 octobre, trois jours après sa sortie de Brest, la double escadre découvrit le convoi qu'elle avait mission de combattre et de disperser. Le commandement supérieur appartenait à Forbin, en raison de la supériorité de son grade. Duguay-Trouin, qui se trouvait en avant

et déjà en présence de la flotte ennemie disposée en ordre de combat, attendait le signal pour s'engager avec la fierté et l'impétuosité qui lui étaient naturelles. Soit irrésolution, soit calcul, Forbin restait en arrière, et le signal si impatiemment attendu n'arrivait pas. Le soleil était déjà au milieu de sa course : il était urgent de prendre un parti, car, chaque instant perdu l'était pour le succès de l'entreprise et pour la gloire de notre pavillon. Duguay-Trouin se crut donc suffisamment autorisé à ne prendre conseil que de la nécessité, et il se mit en mesure d'attaquer l'ennemi qu'il avait en présence. Ayant assigné sa tâche à chacun des capitaines de son escorte, il se réserve pour lui-même l'honneur d'aborder le commandant anglais, vaisseau formidable de quatre-vingt-deux canons, appelé le *Cumberland;* le *Lis*, qu'il montait, n'était que de soixante-quatorze; mais, il était suivi de la *Gloire*, frégate de quarante canons, commandée par M. de la Jaille, un de ses plus braves officiers. La *Gloire* avait ordre d'aborder le *Lis* dès qu'il se serait accroché au *Cumberland,* et d'y jeter une partie de son équipage pour combler le vide formé dans celui du *Lis* par l'assaut du vaisseau ennemi.

« Ces ordres donnés (nous laissons encore une fois parler Duguay-Trouin lui-même), j'arrivai, dit-il, sur les Anglais; et, faisant coucher tout mon équipage sur le pont, je donnai mon attention à bien manœuvrer. J'essuyai, d'abord sans tirer, la bordée du matelot (1) de l'arrière du *Cumberland*, ensuite celle du *Cumberland* lui-même, qui fut des plus vives. Je feignis, dans cet instant, de vouloir plier; il donna dans le piège; et, ayant voulu arri-

(1) *Matelot*, vaisseau qui a son poste sur l'avant ou sur l'arrière d'un autre navire et sert à le couvrir.

ver pour me tenir sous son feu, je revins tout à coup au vent; et, par ce mouvement, son beaupré se trouva engagé dans mes grands haubans (1) avant que je lui eusse riposté d'un seul coup de canon; en sorte que toute mon artillerie, chargée à double charge, et ma mousqueterie l'enfilant de l'avant à l'arrière, ses ponts et ses gaillards furent en un instant jonchés de morts. Aussitôt, M. de la Jaille, mon fidèle compagnon d'armes, s'avança avec la *Gloire* pour exécuter ce que je lui avais ordonné; mais, ne pouvant m'aborder que très difficilement à cause de la position où il me trouva, il eut l'audace d'aborder le *Cumberland* de long en long. Ses hommes tuèrent et mirent en fuite ce qui restait d'Anglais sur le pont et sur les gaillards, et se rendirent les maîtres du vaisseau. Alors, voyant qu'ils me faisaient signe avec leurs mouchoirs, et que l'on baissait le pavillon anglais, je fis cesser le feu. Au même instant, je fis pousser au large pour me porter dans le lieu où je pourrais être de quelque utilité. »

L'escadre du comte de Forbin était sortie enfin de son irrésolution; elle était venue prendre sa part de danger et de gloire dans le combat. Duguay-Trouin vit que deux vaisseaux de cette escadre, l'un de cinquante-quatre canons, commandé par un bien brave capitaine, le chevalier de Tourouvre; l'autre de quarante-quatre, monté par le fils du célèbre Jean-Bart, étaient aux prises avec le *Devonshire*, vaisseau anglais de quatre-vingt-douze canons, qui les écrasait de sa formidable artillerie. Pressé de leur venir en aide, il abandonna la poursuite d'un vaisseau (le *Royal-Oak*), qu'il était sur le point d'accrocher, et se dirigea sur le colosse ennemi

(1) *Haubans*, gros câbles qui servent à soutenir les mâts.

dans l'intention de l'aborder; mais, une épaisse fumée qu'il vit sortir de la poupe du *Devonshire* le força de se tenir à la portée du pistolet, dans la crainte d'être atteint par le même incendie. Le feu terrible qu'il en essuya pendant ce temps d'arrêt lui mit plus de trois cents hommes hors de combat. Pour sortir comme il convenait de cette position désastreuse, Duguay-Trouin s'était avancé à l'abordage, et déjà les vergues des deux vaisseaux commençaient à se croiser, lorsque le feu, qui fomentait à la poupe du *Devonshire*, gagna ses haubans et ses voiles de l'arrière. Il fallut, bien vite, se soustraire à son contact, sous peine d'être enveloppé dans le désastre qui allait l'anéantir. A peine Duguay-Trouin s'était-il éloigné d'une portée de pistolet, que le feu se communiqua de l'arrière à l'avant de ce gros vaisseau avec tant de violence, qu'il fut consumé en moins d'un quart d'heure, et s'abîma, avec tout son monde, au fond de la mer, avant que la flamme eût gagné la soute aux poudres. Ce vaisseau portait, outre son équipage, plus de trois cents officiers ou soldats passagers, et l'on évalua à plus de mille le nombre des victimes de cette épouvantable catastrophe. Tous ceux qui en furent témoins en furent douloureusement impressionnés. Vingt ans après, dans la retraite où il écrivait ses Mémoires, cette image poursuivait encore le vieux marin.

« Le souvenir de ce spectacle effroyable me fait encore frémir d'horreur, » écrit-il à cette page de ses Mémoires, si profondément empreints de la noblesse et de la sensibilité de son âme !

La catastrophe du *Devonshire* avait mis fin au combat, qui eût abouti à la destruction complète du convoi an-

glais s'il y avait eu meilleure entente entre les deux chefs de l'escadre française ; et, il n'est pas douteux que le malentendu vint surtout du côté du comte de Forbin. Du reste, un seul des cinq vaisseaux de l'escadre anglaise échappa au désastre : c'était le *Royal-Oak*, dont Duguay-Trouin regrette amèrement, dans ses Mémoires, d'avoir abandonné la poursuite pour assister au spectacle, si chèrement payé d'ailleurs, de la perte du *Devonshire* Plus de soixante des bâtiments qui composaient le convoi tombèrent au pouvoir, soit de nos deux escadres, soit des corsaires qui s'étaient mis à leur poursuite après leur dispersion. La ruine de cette flotte, au témoignage de Rapin-Thoyras, historien anglais, ne fut pas moins funeste aux alliés que la bataille continentale d'Almanza ; et, sous ce rapport, le résultat politique fut complètement atteint.

Pendant que Duguay-Trouin perdait deux jours à réparer, tant bien que mal, les nombreuses avaries qui avaient mis son vaisseau presque *hors d'état de remuer*, — c'est l'expression dont il se sert, — Forbin, qui avait rallié sous son pavillon les deux escadres, rentrait dans la rade de Brest avec les trois vaisseaux pris à l'ennemi, menant triomphalement le *Cumberland* à la remorque de son vaisseau. La modestie n'était pas une des qualités du capitaine provençal; et, dans cette circonstance, il se parait un peu trop vaniteusement, il faut en convenir, d'un trophée dont la conquête lui était fort étrangère, ainsi qu'on l'a pu voir dans le cours de ce récit.

Duguay-Trouin reçut, à l'occasion de cette affaire, le brevet d'une pension de mille livres sur le Trésor. Il le refusa pour lui-même, et pria le roi de vouloir bien reporter cette faveur sur M. de Saint-Auban, son capi-

taine en second, qui avait eu une cuisse emportée à l'abordage du *Cumberland*, et qui était un officier sans fortune. On fit droit à cette requête, si honorable pour son auteur et pour celui qui en était l'objet.

Duguay-Trouin avait cependant demandé quelque chose : c'était des lettres de noblesse pour lui et pour son frère aîné, Trouin de la Bardinais, consul à Malaga, et son tuteur pendant les courts orages de sa jeunesse.

« C'est à lui, écrivait-il à M. de Pontchartrain, que je dois tout ce que j'ai fait d'estimable et l'honneur que j'ai d'être connu de Sa Majesté, par les occasions qu'il m'a procurées de servir sans discontinuation. »

Le ministre fit beaucoup d'objections, et ce ne fut que deux ans plus tard, en 1709, que les deux frères obtinrent l'objet de leur innocente ambition (1).

La carrière du héros malouin est si remplie, que nous sommes forcés de passer sur une foule d'actions qui auraient suffi à la gloire de dix capitaines, pour arriver à celle qui devait mettre le comble à sa renommée, et clore pour lui d'une manière si éclatante la phase active de sa vie de marin : nous voulons parler de son expédition contre Rio-Janeiro, grand établissement des Portugais au Brésil.

Une première tentative avait été faite sur cet établissement, en 1710, par le capitaine du Clerc, à la tête d'une escadre de cinq vaisseaux de guerre et de mille soldats de débarquement; mais, elle avait eu une malheureuse issue. Du Clerc, forcé de capituler, était resté

(1) On lit dans les lettres-patentes délivrées à cet effet, sous la date du mois de juin 1700, une récapitulation des actions navales de Duguay-Trouin, se terminant ainsi : « En sorte que ledit sieur Duguay-Trouin peut compter qu'il a pris, depuis qu'il s'est abandonné à la marine, plus de trois cents navires marchands, et vingt vaisseaux de guerre ou corsaires ennemis. »

prisonnier avec six ou sept cents de ses soldats. Puis, on avait appris que, malgré la capitulation, ce malheureux officier avait été assassiné, et les autres prisonniers traités de la manière la plus inhumaine.

« Ces nouvelles, dit Duguay-Trouin, jointes à l'espoir d'un butin immense, et surtout à l'honneur qu'on pourrait acquérir dans une entreprise si difficile, firent naître dans mon cœur le désir d'aller porter la gloire de nos armes jusque dans ces climats éloignés, et d'y punir l'inhumanité des Portugais par la destruction de leur florissante colonie. »

Mais, l'Etat n'était pas en mesure de faire les frais d'une aussi grosse entreprise, et il n'avait pas trop de toutes ses ressources pour résister aux progrès de Marlborough, déjà maître de nos provinces du Nord, malgré les prodigieux efforts du maréchal de Villars, qui avait perdu la bataille de Malplaquet, et n'avait pas encore sauvé la France à Denain. On mit à la disposition de Duguay-Trouin dix-sept vaisseaux de la marine royale; et, une société d'armateurs et de capitalistes pourvut aux frais d'équipement et d'armement de cette flotte. Elle partit de Brest, avec environ deux mille quatre cents hommes de troupes de débarquement, au mois de juin 1711, et arriva le 11 septembre suivant, à la pointe du jour, devant la baie de Rio-Janeiro. Cette baie est fermée par un goulet très étroit, dont les deux côtés sont défendus par deux forts et garnis de batteries dont il faut affronter les feux formidables avant de pénétrer dans le port. Les bonnes dispositions prises par Duguay-Trouin, la manière admirable dont il fut secondé par l'audace et l'habileté de ses principaux officiers, lui permirent de franchir, presque d'un bond, ce passage

dangereux, malgré la vive opposition des Portugais. Ce succès rapide lui coûta trois cents hommes mis hors de combat.

C'était beaucoup d'être maître de la baie; mais, que d'efforts encore à accomplir, que de difficultés à vaincre, que de dangers à courir avant d'être maître de la ville! Rio-Janeiro, bâtie sur le bord de la mer, est commandée par trois montagnes couronnées de forts et de batteries. Du côté de la mer, elle est fortifiée par des redans (1) et des batteries dont les feux se croisent; du côté de la plaine, elle était défendue par un camp retranché et par un fossé large et profond toujours rempli d'eau. Au-dedans de ces retranchements étaient deux places d'armes pouvant contenir chacune quinze cents hommes en bataille. C'était là que les Portugais tenaient le fort de leurs troupes, qui consistaient en douze ou treize mille hommes au moins, en y comprenant cinq régiments de troupes réglées, nouvellement amenées d'Europe, et sans compter un nombre prodigieux de noirs disciplinés (2)

Le génie de Duguay-Trouin mesure, sans l'effrayer, la grandeur de la tâche qui lui est dévolue; il ne la trouve point au-dessus de son audace ni du courage des Français qu'il commande Le 12 septembre, il avait enlevé aux Portugais l'île aux Chèvres, située à portée de fusil de la ville, et pouvait se servir, pour l'attaque, du fort et des batteries qui y avaient été dressées pour la défense. Le 14, il opérait son débarquement au pied des remparts avec un succès complet.

« Dès ce moment, dit le rhéteur Thomas, que nous

(1) *Redans*. On désigne ainsi, en architecture militaire, les angles saillants vers la campagne, qu'on pratique de distance en distance, dans les circonvallations, afin que toutes les parties de leur enceinte se flanquent réciproquement.

(2) *Mém. de Duguay-Trouin.*

allons citer, quelque peu de goût que nous éprouvions pour l'emphase habituelle de son style; dès ce moment, on vit Duguay-Trouin, qui, jusqu'alors, n'avait commandé que sur la mer, déployer tous les talents d'un général, former des troupes, les ranger en bataille, choisir des postes, les soutenir les uns par les autres, prendre une exacte connaissance des lieux, profiter des fautes, éviter les surprises, fixer la victoire, ordonner les retraites, user des avantages, tantôt avec précaution, tantôt avec activité; joindre le génie des sièges à celui des batailles · tant il est vrai que ce sont les circonstances qui développent les talents! »

Toute une semaine fut employée en engagements multipliés où les Français eurent constamment le dessus Pendant que les troupes de débarquement s'emparaient de toutes les positions avantageuses autour de la ville, et débusquaient l'ennemi de tous ses retranchements extérieurs, les remparts étaient battus en brèche par l'artillerie des vaisseaux et par celle de l'île aux Chèvres. Le 20, Duguay-Trouin reconnut que l'assaut pouvait être tenté avec succès; il fit ses dispositions pendant la nuit pour qu'il fût livré à la pointe du jour. Ces dispositions s'accomplissaient au milieu des convulsions d'une nuit d'orage : à la lueur des éclairs, les assiégés voient s'approcher les chaloupes françaises, chargées des troupes destinées à escalader leurs remparts; au feu qu'ils font pour les éloigner, répond le feu des assiégeants, et ces détonations redoublées, se joignant aux roulements du tonnerre, impriment à cette nuit terrible un caractère particulier d'épouvante et d'horreur. La ville est abandonnée par les habitants au milieu d'une confusion immense. La panique gagne les

troupes réglées elles-mêmes, qui sortent tumultueusement de la ville, non toutefois sans avoir mis le feu aux plus riches magasins, et pratiqué des mines sous les forts qu'elles abandonnaient; mais, Duguay-Trouin, averti à temps, éventa toutes ces mines, et se préserva des ravages dont elles menaçaient l'armée victorieuse.

Le 21 septembre au matin, il entrait le premier dans la ville à la tête de ses grenadiers; il fut bientôt maître de tous les forts. Après avoir reconnu l'impossibilité où il se trouvait de garder cette place, il se décida à la mettre à rançon. Il consentit à se retirer, moyennant une contribution de six cent dix mille crusades, de cinq cents caisses de sucre, et de tous les bestiaux dont il aurait besoin pour la subsistance de ses troupes. Le butin qui avait été fait par les soldats, dans la ville, et qui avait été porté à bord des vaisseaux ou entassé sur le port, resta acquis aux vainqueurs, et les marchands portugais furent, en quelque sorte, forcés de le racheter. Quinze jours seulement furent accordés aux habitants pour acquitter la rançon à laquelle ils avaient été imposés; mais, ce ne fut que le 13 novembre, deux mois après son entrée dans la baie de Rio-Janeiro, que l'escadre française put appareiller pour reprendre le chemin de la France. Elle essuya, à la hauteur des Açores, une affreuse tempête qui la dispersa en partie. Deux de ses vaisseaux, le *Magnanime,* capitaine de Courserac, et le *Fidèle,* capitaine de la Moinerie-Miniac, disparurent sans que depuis on en ait jamais eu aucune nouvelle.

« Ces deux vaisseaux, dit Duguay-Trouin, avaient près de douze cents hommes d'équipage, et quantité d'officiers et de gardes de la marine, gens de mérite et de naissance, bien dignes d'être regrettés; entre autres,

le chevalier de Courserac, mon fidèle compagnon d'armes, qui, dans plusieurs de mes expéditions, m'avait secondé avec une valeur peu commune, et qui rapportait en France la gloire distinguée de nous avoir frayé l'entrée du port de Rio-Janeiro... Ma confiance en lui était si grande, que j'avais fait charger sur le *Magnanime* plus de six cent mille livres en or et en argent. Ce vaisseau était, outre cela, rempli d'une grande quantité de marchandises. » Un troisième navire, l'*Aigle*, ayant atteint Cayenne avec une prise qu'il escortait, y périt à l'ancre. L'équipage repassa en France sur le vaisseau hollandais.

Malgré ces pertes considérables, les produits de cette expédition, prélèvement fait de la dépense de l'armement, rapporta quatre-vingt-douze pour cent de profit à ceux qui s'y étaient intéressés; mais, on avait causé pour plus de vingt-cinq millions de dommages à la colonie portugaise, et réduit à la misère des milliers de familles innocentes! Pour admirer, en toute sûreté de conscience, la gloire des grands capitaines de terre ou de mer, il faudrait pouvoir ignorer ce qu'elle coûte de malheurs et de larmes aux peuples qui en font les frais.

« L'expédition de Rio-Janeiro, dit un historien, plaça si haut Duguay-Trouin dans le monde naval, que, bien qu'il ne fût encore que capitaine de vaisseau, on le regarda comme le plus grand homme de mer de la fin du règne de Louis XIV. On raconte qu'à son retour en France, après cette expédition qui devait clore, avant le temps, sa carrière active de marin, Duguay-Trouin fut à tel point l'objet de l'attention publique, que le peuple s'attroupait autour de lui pour le contempler, et qu'il n'était pas jusqu'aux plus grandes dames qui ne se fis-

sent un mérite de l'avoir vu, d'avoir recueilli quelques mots de ses lèvres (1). »

« *Monsieur*, lui dit un jour une dame de distinction, qui avait fendu la foule pour le regarder de bien près, *ne soyez pas surpris de mon action, et laissez-moi jouir du bonheur de contempler en face un héros en vie.* »

Ce brave capitaine reçut la cornette en 1715 : ce fut un des derniers actes du grand roi qu'il avait si bien servi. Sous Louis XV, on ne put que l'avancer dans la carrière des honneurs, sans lui fournir aucune occasion d'ajouter à sa gloire ; on le nomma, en 1728, commandeur de l'ordre de Saint-Louis et lieutenant général des armées navales.

Duguay-Trouin mourut à Paris, le 27 septembre 1736, dans sa soixante-troisième année.

« M. Duguay-Trouin, dit le continuateur de ses Mémoires, avait une de ces physionomies qui annoncent ce que sont les hommes, et la sienne n'avait rien que de grand à annoncer... Il était d'une taille avantageuse et bien proportionnée, et il avait, pour tous les exercices du corps, un goût et une adresse qui le servirent dans plus d'une occasion. Son tempérament le portait à la tristesse, ou du moins à une espèce de mélancolie qui ne lui permettait pas de se livrer à toutes les conversations. Souvent, après lui avoir parlé longtemps, on s'apercevait qu'il n'avait ni écouté ni entendu. Son esprit était cependant vif et juste ; personne ne sentait mieux que lui tout ce qui était nécessaire pour faire réussir une entreprise, ou ce qui pouvait la faire manquer : aucune des circonstances ne lui échappait. Lorsqu'il projetait, il semblait qu'il ne comptât pour rien sa va-

(1) Léon Guérin, *Hist. maritime de France.*

leur, et qu'il ne dût réussir qu'à force de prudence lorsqu'il exécutait, il paraissait pousser la confiance jusqu'à la témérité.

» Jamais homme n'a porté les sentiments d'honneur à un plus haut point, et jamais homme n'a été d'un commerce plus sûr et plus doux. Plein de simplicité et de modestie, il ne permettait pas, cependant, que d'autres prissent sur lui un air de supériorité qu'ils n'auraient pas méritée. Il était prêt alors à regarder sa gloire comme une partie du bien de l'Etat et à la soutenir de la manière la plus vive. C'est par ces qualités qu'il s'est toujours fait aimer et considérer dans le corps de la marine.

» On lui a reproché un peu de dureté dans la discipline militaire; mais, sa sévérité avait pour corollaire un grand esprit de justice et de bienveillance pour le matelot et pour le soldat, qualité qui le faisait autant aimer et respecter que la sévérité le faisait craindre.

» Il était d'un tel désintéressement, qu'après tant de vaisseaux pris, et une ville du Brésil réduite sous sa puissance, il n'a laissé qu'un bien médiocre, quoique sa dépense ait toujours été bien réglée. »





CASSARD

Né à Nantes, en 1672. — Mort en 1740.

C'était en 1733 . le jeune, timide et indolent Louis XV régnait, dans les petits appartements de Versailles, en véritable roi fainéant; le gouvernement de la France était tombé dans les mains octogénaires du cardinal Fleury, auquel les troubles suscités par les agitations des jansénistes ne laissaient guère le temps de songer aux affaires d'Etat, Maurepas était censé administrer la marine française, en la laissant tout doucement mourir, en même temps que nos vaisseaux, délaissés, pourrissaient dans les ports. De ces hardis et intrépides officiers qui avaient fait la gloire de notre flotte sous le règne précédent, bien peu vivaient encore : les

moins vieux, les plus valides, se tenaient tristement les bras croisés depuis l'humiliante paix d'Utrecht, depuis vingt ans. Cependant, une velléité de restauration maritime s'était réveillée tout à coup dans le conseil du petit-fils de Louis XIV.

Duguay-Trouin, lieutenant-général des armées navales qui n'existaient plus, venait d'être chargé de former une escadre de seize vaisseaux et de quatre frégates pour rappeler enfin aux Anglais, qui affectaient de ne pas s'en douter, qu'il existait encore une marine française. Le bruit de cet armement, qui n'eut cependant aucune suite, avait fait accourir à Versailles une foule de vieux officiers dont les états de services dataient de la belle époque des Duquesne, des Tourville, des Jean-Bart. Ils étaient coudoyés par de jeunes aspirants, recommandés par leurs noms à défaut de titres, et qui ne demandaient pas mieux, d'ailleurs, que de renouer les traditions interrompues de nos gloires maritimes.

Un jour que la foule était grande, — dans l'antichambre royale, — de ces héros en disponibilité ou en espérance, on vit tout à coup apparaître, au milieu d'elle, un véritable loup de mer du bon vieux temps : front renfrogné, regard dur et farouche, teint bronzé par le soleil et le vent de mer, attitude fière, allure brusque et saccadée ; un homme, enfin, sentant la poudre et le goudron. Il passait et repassait, — taciturne et sombre comme un fantôme, — au milieu des flots pressés de cette foule brillante et affairée, coudoyant tout le monde, sans adresser un mot à personne. Son costume, qui datait de l'autre siècle et qui trahissait une pauvreté voisine de la misère, ajoutait encore à l'étrangeté de toute sa personne. La surprise était grande, parmi les familiers de l'anticham-

bre, qu'on eût laissé pénétrer cette espèce d'ours mal léché jusque dans les appartements du roi. Mais, Duguay-Trouin se trouvait là; il avait reconnu celui dont la présence donnait lieu à des commentaires si peu bienveillants; et, s'adressant à quelques-uns des plus scandalisés commentateurs :

« Apprenez, Messieurs, leur dit-il, que cet homme est une des gloires de notre marine! C'est le capitaine Cassard, le plus grand homme de mer que la France possède aujourd'hui, puisque Duquesne et Jean-Bart ne sont plus. Je donnerais toutes les actions de ma vie pour une des siennes. Avec un seul vaisseau, il faisait plus que d'autres avec une escadre entière. Vous ne le connaissez pas; mais, demandez aux Portugais, aux Hollandais, aux Anglais surtout, s'ils l'ont connu! »

Et, le héros malouin, se précipitant vers Cassard, pressait cordialement dans la sienne la main du triste et rafalé capitaine nantais, dont le front se déridait à peine sous cette pression chaleureuse et sympathique d'un ancien frère d'armes.

C'était bien le capitaine Cassard, celui auquel Louis XIV avait dit un jour :

— Monsieur, vous faites beaucoup parler de vous; j'ai besoin, dans ma marine, d'un officier de votre mérite, et je vous ai nommé lieutenant de frégate.

Et, il lui avait fait remettre en même temps une gratification de deux mille livres, afin qu'il pût payer honorablement sa bienvenue sur la flotte royale.

Jacques Cassard, fils d'un armateur de Nantes, où il était né en 1672, venait d'entrer dans sa trentième année. Formé à la même école que Duguay-Trouin, il avait signalé de bonne heure sa grande vocation maritime au

service des armateurs de Saint-Malo. En 1697, il avait accompagné de Pointis dans son expédition de la mer des Antilles, rendue célèbre par la prise de Carthagène d'Amérique sur les Espagnols. Une grande part de l'honneur de ce succès revenait à Cassard. Il commandait les galiotes de bombardement qui firent taire l'artillerie de la place; et, quand la brèche eut été ouverte, on le vit monter le premier à l'assaut, à la tête d'un corps de flibustiers de Saint-Domingue, que Pointis avait recrutés sur sa route.

Au moment où Louis XIV appela Cassard dans la marine royale, il venait de faire la fortune d'une société d'armateurs nantais, qui avaient confié à son intrépidité la conduite d'un vaisseau et de quelques petits bâtiments armés en course. Passé dans l'escadre de Flandre, il eut, à la tête de sa frégate, nombre d'affaires heureuses, qui rappelaient les plus brillantes prouesses des Jean-Bart et des Forbin dans les mêmes parages.

En 1709, époque de disette en France, Cassard fut chargé par la ville de Marseille de se porter, avec deux frégates de la marine royale, au-devant d'une flotte de vingt-six bâtiments que le corps municipal de cette ville avait envoyée dans les ports barbaresques pour en rapporter des blés. Cassard fut obligé d'armer et d'équiper, à ses frais, les deux vaisseaux mis à sa disposition. Ayant rallié la flotte marseillaise dans les eaux de Tunis, il fut rencontré le 29 avril, à quelques lieues de la côte, par quinze vaisseaux de guerre anglais, escortant une flotte marchande partie de Smyrne. Sans s'effrayer de la supériorité de l'ennemi qu'il a en présence, Cassard n'est préoccupé que d'une pensée : procurer à son convoi les moyens d'échapper aux dangers de cette ren-

contre, en lui faisant gagner le large sous l'escorte du plus faible de ses vaisseaux, tandis que, avec celui qu'il monte, il donnera maille à partir à toute l'escadre anglaise.

Ce plan dressé, et ses instructions données en conséquence, il va se présenter fièrement devant l'escadre ennemie, et affronte, sans sourciller, le feu de toutes ses batteries. C'était un trait d'audace encore inouï dans les fastes maritimes; mais, le résultat qui suivit tient du prodige. Telles furent la vigueur et la précision avec lesquelles Cassard répondit au feu de ses adversaires, la promptitude, l'habileté et le bonheur de ses évolutions, qu'il démâta deux de leurs vaisseaux, en coula un troisième, et força les autres à se retirer, après un combat qui s'était prolongé pendant douze heures!

La flotte marchande, qu'escortait Cassard, avait eu tout le temps de se sauver; mais, on pense bien que l'intrépide capitaine n'avait pas soutenu cette lutte de géant sans que son vaisseau, l'*Eclatant*, de soixante canons, eût reçu des blessures profondes et des avaries considérables. Il faisait eau de toutes parts, et il fallut encore des efforts surhumains pour qu'il pût gagner, avant de sombrer, Porto-Farina, dans la régence de Tunis. Les habitants de ce port, qui avaient été témoins de cette lutte héroïque, reçurent avec acclamations le brave capitaine français, et s'empressèrent de lui fournir tous les moyens de refaire son équipage, de soigner ses nombreux blessés et de réparer son navire.

Il faut bien le dire, le corps municipal de Marseille se montra peu reconnaissant du généreux dévouement que le capitaine breton avait déployé à son service. Quand il réclama le remboursement des avances qu'il

avait faites pour l'armement de ses deux vaisseaux, on lui répondit peu généreusement, peu honnêtement surtout, qu'il ne lui était rien dû, puisque ce n'était pas lui qui avait ramené la flotte. Indigné, exaspéré, comme on peut le penser, de tant d'ingratitude, il porta sa réclamation devant le parlement d'Aix, mais il n'en put jamais obtenir un jugement.

Telle fut la source de cette humeur atrabilaire qui, — se développant plus tard sous l'influence de nombreuses déceptions du même genre, — fit à la longue du glorieux marin un misanthrope farouche, un être tout à fait insociable; disposition funeste qui lui aliéna toute bienveillance et stérilisa, pour sa fortune et pour son avancement, les éminentes qualités dont la nature l'avait doué!

Mais, arrivons à l'époque la plus mémorable de la carrière maritime de Jacques Cassard.

Louis XIV, à qui ses finances obérées rendaient trop dispendieux l'entretien de l'imposante marine créée par le génie de Colbert, s'était décidé, dans un but d'économie, à prêter ses officiers et ses vaisseaux aux armateurs entreprenants qui se chargeaient d'inquiéter, à leurs risques et périls, la marine et les établissements coloniaux des Etats avec lesquels il se trouvait en guerre. C'est ainsi qu'à la fin de 1711, avec une escadre de vaisseaux de l'Etat armés et équipés par des particuliers, Duguay-Trouin avait porté la terreur et la ruine sur les côtes du Brésil, et emporté de vive force la ville de Rio-Janeiro.

Comme il rentrait au port de Toulon, dans les premiers jours de mars 1712, Cassard en sortait pour une expédition semblable, dirigée contre les colonies tant du Portugal que de la Hollande et de l'Angleterre, dans



Jacques Cassard (1672-1740)

les deux Indes. Son escadre, — armée en guerre aux frais et pour le compte d'une puissante compagnie de spéculateurs, — se composait de trois vaisseaux et de cinq frégates, tirés de la flotte royale, et de deux moindres bâtiments, d'une forme particulière, appelés du nom anglais de *ketches*, et appartenant aux armateurs associés. Cette expédition, par son but, était une véritable campagne de flibustiers; mais le génie de celui qui la dirigeait, et les incidents qu'elle produisit, lui donnèrent toutes les proportions de la grande guerre.

La première visite de Cassard fut pour les îles portugaises du cap Vert, qui se rattachent au continent africain. Il ruina complètement Santiago, entrepôt du commerce des Portugais avec la côte occidentale d'Afrique. Il y fit un si grand butin, — à ce que disent les Mémoires du temps, — que, pour ne pas surcharger son escadre, il dut en abandonner une partie, qu'on évalua à plus d'un million de francs.

Cinglant de là vers l'archipel des Antilles, dans l'Océan américain, il relâcha à la Martinique pour y déposer les dépouilles opimes faites aux îles du cap Vert et réparer ses vaisseaux. Les flibustiers de Saint-Domingue, qui ne l'avaient point oublié depuis le siège de Carthagène, vinrent le trouver en grand nombre, et obtinrent de lui qu'ils se joignissent à son escadre avec leurs navires si légers à la course, si audacieux à l'attaque. Accrue de ce renfort, dont il appréciait la valeur, l'escadre de Cassard était devenue presque une flotte. Il se jeta sur les Antilles anglaises, et s'empara de vive force des îles de Montserrat et d'Antiogoa, ainsi que de tous les vaisseaux anglais qu'il trouva dans les eaux de ces îles. Ils lui servirent à transporter, à la Martinique, l'immense

butin qu'il avait recueilli, déduction faite de la part due à ses auxiliaires de la flibuste.

Le tour des Hollandais était venu. Cassard se porta directement sur leur riche établissement de Surinam, dans la Guyane. La ville, qui s'élève sur la rive gauche du beau et large fleuve de ce nom, et à vingt milles environ de son embouchure dans la mer, était doublement fortifiée par le génie de l'homme et par la nature. Les Hollandais s'étaient préparés à une vigoureuse résistance : plus de quatre-vingts pièces de canon défendaient l'approche du rivage, tandis que, sur les remparts de la ville, plus de cent trente bouches à feu étaient prêtes à vomir la mort. La descente était donc aussi difficile que périlleuse; et, pour surmonter tous les obstacles, il fallait autre chose encore que du courage et de la témérité. Mais, si Cassard était un habile marin, il n'était pas un moins habile ingénieur. Ses connaissances dans cet art, qu'on avait utilisées naguère pour les fortifications de Toulon, lui furent d'un grand secours dans cette circonstance. Il prouva, en outre, qu'il possédait encore, à un haut degré, le coup d'œil et le génie du stratégiste. Par une suite de combinaisons habiles et hardies, il parvint à éluder ou à surmonter les plus grandes difficultés de son entreprise. Avec une partie de ses forces débarquées sur un point de l'île très éloigné de l'embouchure du fleuve, il s'empara de positions importantes, et se mit en mesure de foudroyer la ville par terre et par mer.

Les Hollandais se défendirent vaillamment; mais, les bombes de Cassard faisaient tant de ravages dans la ville, que, prévoyant une ruine totale s'il prolongeait sa résistance, le gouverneur dépêcha un parlementaire

vers le capitaine français, pour lui offrir une rançon. Cassard accepta cette offre, et fixa la rançon de Surinam à deux millions quatre cent mille livres, sans aucune restitution du butin recueilli dans les habitations de l'île tombées au pouvoir des Français. Cette rançon, qui représentait une année du revenu de la colonie, fut souscrite et acquittée sans délai. Les valeurs données furent de l'argent, du sucre et des nègres.

Après avoir également mis à contribution Berbiche et Askebe, ou Essequibo, — deux autres établissements de la Guyane hollandaise, — Cassard rentra encore une fois à la Martinique, aux acclamations des colons français, émerveillés de voir s'accumuler dans leur port tant de richesses enlevées aux ennemis de la mère patrie.

Mais, les Hollandais avaient aussi des possessions dans les Antilles c'est par elles que Cassard crut devoir terminer son expédition. Il se présenta d'abord devant l'île Saint-Eustache, dont la colonie s'empressa d'offrir sa rançon. Le terrible capitaine n'exigea, cette fois, qu'une somme très modérée, parce que la capitulation était allée au-devant de l'attaque, et que la colonie était pauvre. Il gouverna de là vers Curaçao, établissement plus considérable et plus riche, mais qui ne devait pas être d'une aussi facile composition.

Curaçao avait déjà vu échouer contre elle une tentative de l'amiral Jean d'Estrées, en 1678, et les officiers de Cassard cherchèrent à le détourner d'une entreprise où ils craignaient de lui voir compromettre sa gloire et la fortune de son escadre.

La ville était forte, défendue par une nombreuse garnison, et pourvue d'une artillerie formidable. Belles raisons, vraiment, pour un oseur de la trempe de notre

capitaine! Cassard démontra à ses officiers que non seulement l'entreprise était possible, mais que le succès était certain. Il déclara que Curaçao lui devait une rançon de six cent mille livres, et qu'il ne se retirerait pas avant de l'avoir reçue.

L'attaque fut donc décidée. Elle commença, le 18 février 1713, par une descente opérée dans la baie de Sainte-Croix, à cinq lieues de la ville, et se termina sept jours après (le 24) par la capitulation de la place, qui paya, en effet, la rançon de six cent mille livres fixée d'avance par l'inflexible et obstiné Breton.

Devant Curaçao, comme devant Surinam, Cassard s'était montré ingénieur plein de ressources et homme de guerre consommé; car, il avait eu à diriger un siège dans toutes les règles, et à lutter contre les difficultés spéciales d'un sol très accidenté.

En effet, dans l'espace de cinq lieues qui séparait son point de débarquement de la ville, il lui avait fallu franchir des passages dangereux et vigoureusement défendus, emporter de haute lutte plusieurs postes avancés, et forcer des retranchements redoutables; il avait fallu amener de l'artillerie à travers mille obstacles naturels, ouvrir des tranchées, élever des batteries, attaquer et se défendre tout à la fois. Cassard, qui suffisait à tout, et qu'on retrouvait toujours au poste le plus périlleux, reçut, dans un des nombreux engagements qu'il eut à soutenir, une grave blessure au pied, qui ne l'empêcha pas de continuer à donner des ordres et à veiller à leur exécution. Il revint une dernière fois à la Martinique pour s'y rétablir de sa blessure, régler le compte des flibustiers, qui lui avaient été si utiles, et préparer son retour en France avec le produit matériel de ses

exploits, qu'on n'évaluait pas à moins de neuf ou dix millions.

Comme il avait repris sa route vers les côtes de France, il fit la rencontre d'une flotte anglaise, qu'il attaqua et dispersa En rentrant à Toulon, un peu plus d'une année après son départ, il y trouva le double brevet de capitaine de frégate et de chevalier de Saint-Louis. Ce fut à peu près le seul fruit personnel qu'il retira de sa brillante et glorieuse campagne

Quant à la part qui lui revenait sur les dépouilles opimes qu'il avait conquises, il y a toute apparence qu'elle lui fut bien chichement ou bien déloyalement mesurée, puisqu'il est certain que, la paix d'Utrecht l'ayant laissé sans emploi, il se vit réduit à végéter dans un état voisin de l'indigence. Ce n'est pas ainsi qu'à la même époque l'Angleterre traitait ses illustres marins.

Cassard n'eut donc pas plus à se louer de la générosité du gouvernement qu'il avait servi bravement, que de la reconnaissance des armateurs qu'il avait enrichis. On prétend qu'il fut lui-même l'artisan de son infortune par la dureté et la sauvagerie de son caractère; c'est-à-dire qu'on donne pour excuse de l'injustice, dont il fut victime le résultat même de cette injustice.

On avait rendu à cet homme, dont la carrière avait été pleine de dévouement, l'humanité haïssable, et on lui faisait un crime de sa misanthropie!

Le ministre Maurepas, pour mettre un terme à ses incessantes et légitimes réclamations, s'avise, un jour, de lui offrir une maigre pension sur je ne sais quel produit des fermes.

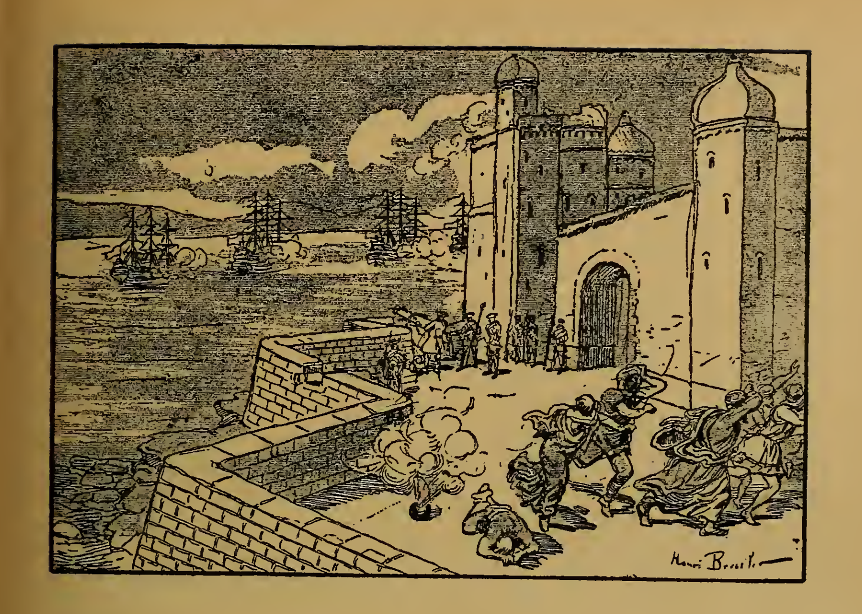
— Gardez votre aumône, répondit-il fièrement à une offre si peu généreuse et si peu décente; je n'en veux

pas. Je ne veux pas que, sous titre de faveur ou de rémunération, on me donne des dépouilles du peuple. Je me suis ruiné pour le service du roi; je demande seulement que le roi me rembourse les trois millions que j'ai avancés pour lui.

Le ministre le congédia comme un ingrat ou un maniaque.

L'orgueil, l'insubordination de Cassard lui attirèrent son incarcération au château de Ham Il y mourut de langueur en 1740.





LA BOURDONNAIS

Né à Saint-Malo, le 11 février 1699. — Mort à Paris en 1751.

« Mahé de La Bourdonnais, a dit Voltaire, était, comme les Duquesne, les Bart, les Duguay-Trouin, capable de faire beaucoup avec peu, et aussi intelligent dans le commerce que dans la marine... Cet homme, à la fois négociant et guerrier, vengea l'honneur du pavillon français en Asie (1). »

Cet éloge a besoin d'être complété; car, le gouverneur de Bourbon et de l'Ile-de-France, le vainqueur de Negapatnam et de Madras, a prouvé qu'il n'était pas moins expert dans la mécanique, dans l'art des constructions navales et des fortifications, dans la tactique

(1) *Précis du siècle de Louis XV.*

des armées de terre, que dans la science du marin. Et, pourtant, il avait commencé à naviguer dès l'âge de dix ans, et toute son éducation avait dû se faire à bord des navires sur lesquels, avant sa dix-neuvième année accomplie, il avait déjà parcouru toutes les mers du Sud, du Nord et du Levant. Il est vrai que, chez lui, la plus grande facilité de conception s'unissait à une grande opiniâtreté de travail, et que, dès son plus jeune âge, il avait contracté l'habitude de ne jamais donner plus de deux ou trois heures consécutives au sommeil. Dans ses nombreuses et longues traversées sur les bâtiments de commerce qui faisaient la traite de Saint-Malo aux Indes-Orientales et aux îles Philippines, il s'était quelquefois rencontré avec des hommes instruits, qui s'étaient plu à cultiver son heureuse aptitude pour les études mathématiques et les sciences exactes, et il avait profité avec avidité de leurs leçons.

A vingt ans, La Bourdonnais entra, en qualité de lieutenant, au service de la Compagnie française des Indes-Orientales. Cinq ans plus tard, il était promu au grade de capitaine, juste prix des qualités éminentes qu'il avait déployées au profit de la Compagnie. En cette qualité, en 1725, il fit partie d'une expédition dirigée contre Mahé, sur la côte du Malabar, et contribua plus qu'aucun autre, par les ressources de son génie, au succès de cette expédition. Il quitta, peu de temps après, le service de la Compagnie, et arma pour son propre compte dans la mer des Indes.

Les succès répondirent à l'habileté, à l'intrépidité qu'il déploya dans cette entreprise, et il put revenir en France, possesseur d'une fortune qui le mettait à même de se procurer toutes les jouissances d'une existence de

grand seigneur ou de traitant enrichi; mais, il avait une ambition plus grande et plus noble, et il sollicita l'honneur de se rendre utile à son pays autrement qu'en dépensant fastueusement les trésors qu'il avait rapportés de la mer des Indes.

En 1733, La Bourdonnais fut nommé gouverneur général des îles de France et de Bourbon, qui se trouvaient alors comprises dans le privilège de la Compagnie des Indes, quoique se rattachant géographiquement au continent d'Afrique.

« Dès que La Bourdonnais fut arrivé dans les îles de son gouvernement, dit M. Léon Guérin, il les étudia à fond. Son heureuse pénétration, son infatigable activité abrégèrent le travail. Il établit partout la discipline et la subordination, maniant avec autant d'adresse que de sévérité des esprits fougueux, et qui jamais, encore, ne s'étaient vus retenus dans les bornes du devoir et de l'obéissance. Après avoir réglé les intérêts moraux, comme eût fait un législateur consommé, il prit soin, en bon père, des intérêts matériels des colons. Le premier, il dota les îles de France et de Bourbon de leurs plantations de cannes à sucre, et il établit des raffineries qui produisirent presque immédiatement, à la Compagnie des Indes, des sommes considérables. Il fonda aussi des fabriques de coton et d'indigo, fit cultiver le riz et le blé pour la nourriture des Européens, et naturalisa aux îles orientales de l'Afrique, pour la subsistance des esclaves, le manioc, qu'il avait apporté du Brésil. Manquant d'ingénieurs et d'architectes, La Bourdonnais se fit l'un et l'autre, et bientôt des maisons, des hôpitaux, des magasins, des arsenaux même, s'élevèrent à la place des cabanes, avec de bonnes for-

tifications pour protéger le tout, des communications furent ouvertes, des canaux creusés, des ponts, des aqueducs, un port et des quais construits comme par enchantement.

« Avant l'arrivée de La Bourbonnais on ne savait, à l'Ile-de-France, ce que c'était de radouber ou de carèner un vaisseau. Les habitants, qui avaient de petites embarcations pour aller à la pêche, étaient incapables d'y faire, par eux-mêmes, la moindre réparation, et n'attendaient rien que du secours des ouvriers qui, de hasard, relâchaient sur leurs côtes. L'intelligent gouverneur, dont le coup d'œil avait deviné, dans l'Ile-de-France, une émule possible de la colonie hollandaise de Batavia, un entrepôt commode et sûr pour la Compagnie française des Indes-Orientales, encouragea de toutes ses forces les colons à le seconder. Il fit chercher, voiturer, façonner tous les bois propres à la marine; et, en moins de deux ans, il eut tous les matériaux qu'il désirait à sa disposition.. Bientôt les ouvriers de l'Ile-de-France furent en état de doubler et radouber, non seulement les bâtiments de leurs côtes, mais encore ceux qui venaient d'Europe.

» On ne s'en tint pas là. Un beau brigantin, navire de bas bord avec un grand mât, un mât de misaine et un mât de beaupré, plus en usage pour le commerce que pour la guerre, quoique très propre à faire la course, fut entrepris avec un plein succès par La Bourdonnais, qui lui fit succéder immédiatement, sur le chantier, un bâtiment de cinq cents tonneaux. Le port de l'Ile-de-France ne tarda pas à être en aussi bonne renommée, pour la construction des vaisseaux, que celui de Lorient... C'est ainsi que l'Ile-de-France et celle de Bour-

bon, hier encore presque dédaignées comme d'inutiles rochers, devinrent en quelques jours l'orgueil de la mer des Indes, l'objet de la jalousie et de l'ambition des Anglais et des Hollandais (1). »

Qui le croirait! ces prodiges d'un génie créateur n'eurent pas de succès en France. Les étroits financiers, qui dirigeaient à Paris les spéculations de la Compagnie des Indes, ne furent frappés que des dépenses du premier établissement . ils les trouvaient ruineuses ; ils reprochaient au gouverneur de ne pas assez prendre soin de leurs dividendes et de trop sacrifier le présent à l'avenir. La Bourdonnais fut obligé de se justifier. On alla même jusqu'à l'accuser d'administrer beaucoup plus pour son intérêt personnel que pour celui de la Compagnie. Un des directeurs ne craignit pas de lui demander un jour comment, ayant si bien fait ses propres affaires, il avait si mal conduit celles de la Compagnie. Il répondit fièrement à cette outrageante question :

« C'est que j'ai fait mes affaires selon mes lumières, et celles de la Compagnie d'après vos instructions. »

Il faut reconnaître, toutefois, que le gouvernement lui rendit plus de justice, en lui délivrant un brevet de capitaine de frégate dans la marine royale (1741).

Cependant, la politique de la paix à tout prix avait cessé de présider exclusivement aux conseils du gouvernement de la France, depuis que le vieux cardinal Fleury n'était plus En 1744, un an après la mort de ce très pacifique ministre, qui sacrifiait à la paix, avec la même facilité, l'honneur de la couronne et l'intérêt du pays, la France s'était vue obligée de déclarer la guerre à l'Angleterre et à l'Autriche.

(1) *Hist. maritime de France.*

« La France ni l'Espagne, dit le philosophe de Ferney, ne peuvent être en guerre avec l'Angleterre, que cette secousse donnée à l'Europe ne se fasse sentir aux extrémités du monde (1). »

C'était aussi l'opinion de La Bourdonnais. Se trouvant à Paris au moment de la rupture, il proposa au gouvernement un projet qui devait avoir pour résultat d'assurer, pendant la guerre, l'empire de la mer des Indes à la France.

« Convaincu, dit Raynal, que celle des deux nations qui serait la première en armes dans l'Inde aurait un avantage décisif, il demanda une escadre qu'il conduirait à l'Ile-de-France, où il attendrait le commencement des hostilités. Alors, il devait partir de cette île et aller croiser dans le détroit de la Sonde, par lequel passent la plupart des vaisseaux qui vont en Chine, et tous ceux qui en reviennent Il y aurait intercepté les bâtiments anglais et sauvé ceux de son pays. Il s'y serait même emparé de la petite escadre que l'Angleterre envoya dans les mêmes parages; et, maître des mers de l'Inde, il y aurait ruiné tous les établissements anglais. »

Le ministre de la marine, Maurepas, parut comprendre la grandeur de ce projet et l'accueillir avec faveur. L'escadre que demandait La Bourdonnais lui fut même accordée. Mais, la Compagnie des Indes, qui n'avait pas été préalablement consultée, s'offensa d'abord du procédé, et s'effraya ensuite d'une entreprise dont les dépenses allaient peser sur elle, et dont La Bourdonnais aurait seul toute la gloire, et, suivant elle, tous les profits. Elle prétendit qu'un traité avec la Compagnie anglaise lui assurait une neutralité complète dans l'océan

(1) *Précis du siècle de Louis XV.*

Indien. Bref, elle fit si bien, que l'escadre fut rappelée.

Mais, qu'arriva-t-il? c'est qu'au premier signal de guerre, le gouvernement de Saint-James, — qui n'était pas assez mal avisé pour sacrifier les grands intérêts de la politique aux petites vues d'une société de marchands, — envoya dans la mer des Indes une escadre, et celle-ci fit main basse sur tous les bâtiments français naviguant dans ces parages sous la foi de cette neutralité dont s'était si naïvement bercée notre Compagnie des Indes.

« La Bourdonnais, dit encore l'auteur que nous venons de citer, fut touché des inepties qui causaient le malheur de l'Etat, comme s'il les eût faites lui-même. et il ne songea qu'à les réparer. A force de soins, de constance, de ressources de toute espèce, dont personne ne s'était avisé avant lui; sans magasins, sans agrès, sans équipages ni officiers de bonne volonté, il parvint à former une escadre composée d'un vaisseau de soixante canons, et de cinq navires marchands armés en guerre (1). »

C'est avec cette escadre improvisée que La Bourdonnais osa se mettre à la recherche de l'escadre anglaise, forte de six vaisseaux de guerre. Il la découvrit le 6 juillet 1746, à cinq heures du matin, à la hauteur de Négapatnam, dans le golfe du Bengale.

« Le temps était serein, la mer belle, et il faisait un petit frais (2). Les vaisseaux anglais, plus fins manœuvriers et meilleurs voiliers que ceux qui avaient été si hâtivement construits par les Français, conservèrent avec soin l'avantage du vent. La Bourdonnais, perdant

(1) Raynal, *Hist. philos. et polit.*, etc.

(2) Dans la langu maritime, *petit frais* signifie vent léger.

l'espérance de le pouvoir gagner, mit en travers tous ses huniers (1), pour attendre l'ennemi dans quelque position que ce fût. Mais les Anglais, voulant apparemment tâter le feu de leurs adversaires et étudier les mouvements de ceux-ci avant de se livrer, n'arrivèrent que sur les quatre heures du soir, afin de pouvoir fuir à la faveur des ténèbres si le combat leur devenait désavantageux. La Bourdonnais les laissa tirer les premiers; mais, il leur riposta avec un tel élan, que le commandant anglais (Peyton), qui avait assisté à plusieurs actions, avoua qu'il n'en avait jamais vu une aussi chaude.

L'*Achille*, monté par La Bourdonnais, tira à lui seul mille coups de canon dans moins de deux heures; et, cependant, comme il était contraint de prêter toujours le même côté, il n'y avait que vint-cinq de ses pièces qui pussent jouer, tandis que les vaisseaux anglais, virant sur une même ligne avec une vitesse admirable et sans perdre un pouce d'espace, se servaient tout à l'aise de leurs deux batteries. Mais, l'activité du feu suppléait, du côté des Français, à l'infériorité du nombre des canons. L'artillerie de La Bourdonnais était garnie de platines de fusil appliquées à côté de la lumière; et, par ce moyen et celui d'un bout de ligne attaché à la gâchette, que le pointeur tirait aussitôt que le mouvement du navire mettait la pièce de canon vis-à-vis de son objet, le feu avait la promptitude du coup d'œil. Cette invention, due à La Bourdonnais lui-même, ne contribua pas peu à faire pencher le sort des armes en

(1) Ce sont les principales voiles d'un vaisseau, les meilleures, les mieux placées et les plus utiles; elles se placent aux deux mâts de hune, celui du milieu (grand mât de hune) et celui de l'avant (petit mât de hune), et prennent les noms de *petit* et *grand hunier*, suivant le mât auquel elles appartiennent.



Mahé de La Bourdonnais (1699-1751)

faveur des Français. Autant ceux-ci se montrèrent empressés d'en venir à l'abordage, autant leurs ennemis cherchèrent à l'éviter. Le commandant anglais ne se laissa jamais approcher qu'à portée de mitraille. Toutefois, après trois heures de combat, son escadre, affreusement maltraitée, profita de la nuit pour hâter sa fuite, tandis que La Bourdonnais, tous ses fanaux de combat allumés, la poursuivit encore à travers une épaisse obscurité. Peyton s'était allé réfugier dans la baie de Trinquemale, à l'île de Ceylan. La Bourdonnais avait résolu de le relancer jusque dans sa retraite et d'y brûler ses vaisseaux; mais l'Anglais, prévenu à temps de ce projet, prit les devants et disparut tout à fait. La mer des Indes fut aux Français (1). »

On voit combien la Compagnie française des Indes avait malheureusement spéculé, en faisant enlever à La Bourdonnais les moyens d'obtenir ce glorieux résultat deux ans plus tôt!

Cinq mois après le combat de Négapatnam, La Bourdonnais débarquait (15 septembre 1764) sur la plage de Madras, établissement anglais rival de Pondichéry, et à quatre-vingt-dix milles de distance sur la même côte.

Le 20 septembre au matin, le gouverneur anglais de la place, effrayé des ravages de son artillerie, lui faisait demander quelle rançon il entendait exiger pour se retirer :

« Allez dire à celui qui vous envoie, répondit avec indignation le capitaine français, que l'honneur n'est pas une chose qui se vende. Je suis venu devant Madras pour y arborer le drapeau de la France, et ce drapeau y sera arboré ou je mourrai sous ces murs. »

(1) Léon Guérin, ouvrage déjà cité.

En conséquence de cette fière réponse, il envoya demander à bord de ses vaisseaux des hommes de bonne volonté pour monter sans plus de retard à l'assaut. Il en trouva beaucoup plus qu'il n'en fallait; soldats et matelots se disputaient l'honneur de la première escalade. Mais, les Anglais rendirent cette noble émulation inutile, en apportant les clefs de Madras au vainqueur de Négapatnam. La Bourdonnais fit son entrée dans la ville *blanche* (1) le 21 septembre, à la tête de quinze cents Français; sur les tours du fort Saint-Georges, qui défendait la ville, le pavillon fleurdelisé fut substitué à celui d'Angleterre, et salué de vingt-et-un coups de canon.

Cette satisfaction donnée à l'honneur national français, les Anglais s'étaient réservé la faculté de se racheter eux et leur établissement; concession que La Bourdonnais leur avait faite en conformité des instructions qu'il avait reçues de son gouvernement, et qui portaient, en termes formels, qu'*il ne garderait aucune des conquêtes qu'il pourrait faire dans l'Inde*. Le prix de la capitulation fut fixé à onze cent mille pagodes, représentant environ neuf millions de la monnaie de France du temps.

Mais, l'intervention d'un homme qui prétendait au monopole de tout ce qui pouvait s'accomplir de grand et de glorieux au nom de la France, dans l'Indoustan, rendit ce brillant succès de La Bourdonnais stérile pour son pays et funeste pour lui-même. Dupleix, gouverneur général des Indes à Pondichéry, homme d'un

(1) Dans les Indes, les établissements européens sont renfermés dans une enceinte particulière qu'on nomme la ville *blanche*, tandis que les indigènes occupent une autre enceinte appelée la ville *noire*

vaste génie d'ailleurs, ne pouvait voir sans jalousie le gouverneur de Bourbon et de l'Ile-de-France rivaliser avec lui, dans l'Inde, de renommée et d'influence. Il ne vit dans la prise de Madras par son rival, qu'il avait la prétention de traiter en subordonné, qu'un larcin fait à sa gloire. Il soutint qu'une fois tombée au pouvoir des Français, Madras était entrée dans sa juridiction, et que La Bourdonnais avait outre passé ses pouvoirs en traitant du rachat de la ville conquise. Il déclara que la capitulation ne serait pas exécutée, et elle ne le fut pas en effet.

La Bourdonnais lutta vainement, pendant trois mois, pour l'honneur de sa signature, qui était celle de la France, et pour le véritable intérêt du pays. Accablé de dégoûts, et déplorant les tristes résultats de l'aveuglement et de l'injustice qu'il a rencontrés sur sa route, il rentre à l'Ile-de-France, au mois de décembre, pour y apprendre, de la bouche même de son successeur, qu'on lui a retiré son gouvernement. A la prière du nouveau gouverneur, il accepte la mission périlleuse de conduire jusqu'à la Martinique, à travers les escadres anglaises qui tenaient la mer, six vaisseaux de la Compagnie destinés pour l'Europe. Il échappa aux escadres ennemies, mais non à la tempête qui l'assaillit au passage du cap de Bonne-Espérance et dispersa ses vaisseaux; il n'en put ramener que trois à la relâche qui lui avait été assignée.

Embarqué, sous un nom supposé, à bord d'un bâtiment hollandais qu'il avait pris dans l'île Saint-Eustache, il fut reconnu à Falmouth, où le bâtiment était venu toucher, et conduit à Londres comme prisonnier de guerre. L'Angleterre, il faut bien le reconnaître, ne

se montra point à demi-généreuse envers son illustre prisonnier. On lui donna la ville pour prison. La Compagnie anglaise des Indes, les ministres, les princes de la Grande-Bretagne, se plurent à lui prodiguer des témoignages d'intérêt et d'estime. L'héritier du trône, le présentant à son épouse :

« Voilà, dit-il, Madame, cet homme qui nous a tant fait de mal dans les Indes.

— Ah! Monseigneur, reprit vivement La Bourdonnais, en m'annonçant ainsi, vous allez me faire regarder avec horreur.

— Ne craignez rien, répliqua le prince, on ne peut qu'estimer l'officier qui sert bien son roi, et qui fait la guerre en ennemi humain et généreux (1). »

Les choses se passaient bien autrement à Paris, où des mémoires arrivés de Pondichéry dénonçaient le colonisateur de l'Ile-de-France et le vainqueur de Madras comme un traître lâchement vendu aux intérêts des ennemis de son prince et de son pays. Brûlant d'aller confondre ses calomniateurs. La Bourdonnais obtient, sur parole, de passer en France. Il se rend directement à Versailles, et demande des juges avec le calme et la fierté d'un homme fort de son innocence et qui croit encore à la justice. La nuit même, en vertu d'un ordre du roi, il est arrêté et jeté à la Bastille!

On l'y laissa languir trois ans durant, privé de toute communication avec sa famille, en proie à toutes les souffrances de la plus odieuse et de la plus dure captivité. Mais, c'était une de ces âmes fortement trempées, supérieures à la douleur physique comme à la souffrance morale, et qui conservent toute leur énergie et

(1) *Hist. marit. de France.*

toute leur liberté, en dépit de l'affaissement du corps et de l'étreinte des chaînes matérielles. La Bourdonnais employa les longues heures de sa prison à rédiger ses *Mémoires*. Il y joignit une carte de sa composition, établissant avec précision la topographie respective des îles de France, de Bourbon et de Pondichéry, afin d'en faire ressortir aux yeux l'indépendance réciproque des deux gouvernements. Mais, comme on lui avait refusé les moyens matériels d'exécution, son génie inventif fut obligé d'y suppléer, et les procédés qu'il employa attestent à la fois les ressources de son esprit et sa patience. « Des mouchoirs gommés avec de l'eau de riz furent son papier ; il composa son encre avec de la suie et du marc de café, un sou marqué, recourbé et assujéti sur un morceau de bois, devint une plume et un crayon entre ses doigts. Il n'eut besoin que de ses souvenirs pour dresser sa carte avec la plus exacte justesse (1). »

Le jour de la justice devait pourtant luire, enfin, pour ce grand homme si méconnu et si horriblement persécuté. La Bourdonnais apprit, au bout de trois années de tortures physiques et morales, qu'un jugement solennel avait proclamé son innocence, et il vit enfin les portes de la Bastille se rouvrir devant lui, pour le rendre à la lumière et à la liberté. Mais, une affreuse paralysie avait déjà fait de son corps un demi-cadavre, et sa grande âme, qui n'avait pas succombé aux coups de l'infortune la plus profonde, ne put résister aux émotions de la joie et du triomphe. Il mourut le 3 février 1751, le lendemain même de sa sortie de la Bastille.

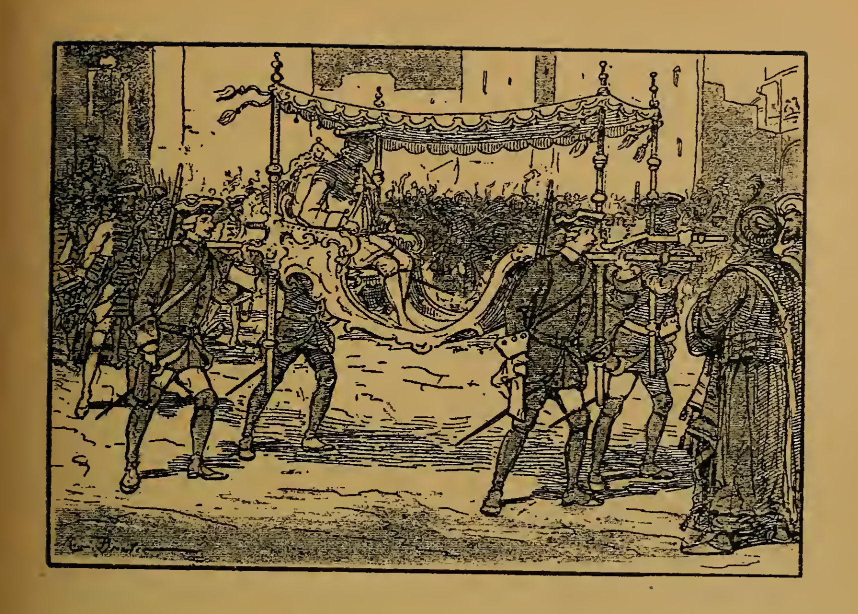
(1) Léon Guérin, ouvrage cité.

La cour ne crut devoir offrir aucune réparation à la famille de l'homme qu'elle avait si légèrement sacrifié à ses envieux.

Sa veuve et ses enfants n'eurent d'autre consolation que de l'entendre proclamer d'une voix unanime, par l'opinion publique, le vengeur de la France dans les Indes et la victime de l'envie (1).

(1) Voltaire, ouvrage cité.





SUFFREN DE SAINT-TROPEZ

Né au château de Saint-Cannat (Var) en 1726. — Mort à Paris en 1788.

Il semble que ce fût un des privilèges de la noblesse de Provence de fournir de braves chevaliers à l'ordre de Malte et d'habiles officiers de la marine royale. Issu de noble race, — arrivé au déclin de toutes ces grandes choses, l'ordre de Malte, la marine royale et la noblesse elle-même, — Pierre-André de Suffren fut le dernier sans doute qui jouit de ce double privilège du gentilhomme provençal.

En 1747, à vingt-et-un ans, en même temps qu'il suspendait à sa poitrine la croix de Saint-Jean de Jérusalem, il montait en qualité d'enseigne sur les vaisseaux du roi. Il eut à peine le temps de faire une campagne

avant la paix d'Aix-la-Chapelle (1748); mais, c'en fut assez pour montrer son courage et faire deviner ce qu'il deviendrait un jour, si la fortune ne lui refusait pas les bonnes occasions. Il fut fait prisonnier par les Anglais, au combat de Belle-Isle (14 juin 1747), célèbre dans la marine française par la belle résistance du *Tonnant*, que le brave chef d'escadre de l'Estanduère disputa pendant toute une journée et arracha à la poursuite acharnée d'une flotte anglaise.

A vingt-cinq ans de là (1772), nous voyons Suffren, — qui s'était fait remarquer au service de son ordre et distingué sur nos escadres, — promu presque simultanément à la dignité de commandeur et au grade de capitaine de vaisseau. [1]

En 1782, tandis qu'il s'illustrait dans les mers de l'Inde, comme chef d'escadre intérimaire, il apprenait, sur le théâtre de ses exploits, dont la renommée entretenait l'Europe, que ses frères en religion lui avaient décerné le titre de *bailli*, sous lequel ses contemporains et l'histoire ont pris l'habitude de le désigner.

« Avant la circonstance qui l'a fait connaître comme le premier marin de son époque, dit M. Léon Guérin en parlant du bailli de Suffren, ce qu'on savait déjà de lui à bord des vaisseaux français et dans les ports de guerre, c'est qu'il était doué d'un courage qu'aucun autre ne pouvait surpasser, que sa corpulence (car il était d'une constitution physique qui tendait à l'obésité) ne lui enlevait rien de son activité; qu'à une extrême vivacité d'esprit, à un prompt coup d'œil, il alliait des connaissances très étendues, et une grande élévation de caractère; et qu'il avait souvent montré, dans son commandement particulier de capitaine, les qualités d'un excellent tac-

ticien. On savait aussi qu'esclave du devoir, il était ferme et sévère pour ceux qui étaient placés sous ses ordres, mais jamais plus que pour lui-même. Le matelot, — dont il était l'ami, le bienfaiteur silencieux, — ne s'effarouchait pas trop d'ailleurs de cette rigueur dans le service, et n'en disait pas moins, en se souvenant d'avoir reçu, pour lui-même ou pour sa famille les preuves discrètes de la paternité de son cœur : « Bon comme M. le bailli de Suffren (1). »

En 1781, ces deux éternelles rivales, la France et l'Angleterre, étaient en guerre flagrante : le théâtre de la lutte n'était plus en Europe; mais, il était à la fois sur les rivages de l'Afrique, de l'Amérique et de l'Asie. Dans les mers de l'Asie, la France avait à défendre contre les entreprises de sa rivale ses propres établissements, et ceux des Hollandais, ses alliés, sur la côte de Coromandel et dans l'île de Ceylan. Il s'agissait, dans ce but, de renforcer une escadre qui se tenait en observation à l'Ile-de-France, sous les ordres du comte d'Orves, et de la mettre en état de prendre l'offensive. Il fallait surtout envoyer de ce côté-là un officier d'élite, capable de remplacer l'amiral, qu'on savait malade et languissant. Le choix tomba sur le commandeur de Suffren, un des plus anciens officiers de son grade et le plus digne, incontestablement, d'une pareille mission. En ce temps-là, cet infortuné Louis XVI avait encore quelquefois la main heureuse !

Suffren sortit de Brest au commencement du printemps de 1781, à la tête d'une division de cinq vaisseaux de soixante-quatre à soixante-quatorze canons, d'une corvette de seize et d'un certain nombre de bâti-

(1) *Hist. maritime de France.*

ments de transport contenant des troupes de débarquement et des munitions de guerre. Il avait à bord le vieux et infatigable marquis de Bussi, qu'il devait, chemin faisant, déposer dans la colonie hollandaise du cap de Bonne-Espérance, avec quelques bataillons de troupes françaises. Bussi devait se rendre ultérieurement sur le continent indien, où il avait combattu déjà avec gloire comme lieutenant de Dupleix, et où il jouissait d'une haute renommée et d'une grande influence parmi les indigènes. Les instructions de Suffren portaient que, s'il rencontrait une escadre anglaise dans les parages du Cap, il la surveillerait avec soin, l'attaquerait au besoin et l'empêcherait, à tout prix, de faire aucune entreprise sur l'établissement hollandais.

Arrivé aux îles portugaises du cap Vert, sur la côte occidentale du continent africain, Suffren eut connaissance qu'une escadre anglaise était mouillée dans la baie de la Praya, devant San-Yago, qui est la principale de ces îles. Elle avait pour commandant le commodore Johnstone, un des marins les plus renommés de sa nation. Placée dans un port neutre, elle devait se croire à l'abri de toute attaque; mais, l'occasion parut trop belle à Suffren pour la laisser échapper, et, sans autre souci que de réduire Johnstone à l'impuissance de rien tenter contre le Cap, il résolut de l'attaquer, même dans les eaux portugaises et sous le canon des batteries de San-Yago. Son dessein arrêté, il se détache de sa division, monté sur le *Héros*, vaisseau de soixante-quatorze, et suivi de deux autres vaisseaux seulement. Il pénètre dans la baie, et passe fièrement à travers une multitude de bâtiments, qu'il ne cesse de cribler de boulets pendant plus d'une heure, par un feu bien nourri de tribord

et de babord. Ce fut un ravage et un désordre immenses au milieu de l'escadre anglaise, qui avait à peine eu le temps de se reconnaître sous le coup d'une agression aussi hardie.

Ce n'est pas que Suffren n'eût reçu, de son côté, plus d'une blessure; mais, il avait atteint son but, et avec ses trois vaisseaux, plus ou moins désemparés, mais faisant toujours mâle contenance et ne se laissant pas approcher, il sortit aussi fièrement de la baie qu'il y était entré, et reprit sa route vers le cap de Bonne-Espérance, gagnant sur son adversaire l'avance que celui-ci avait eue d'abord sur lui.

Le commodore anglais, malgré l'état pitoyable de ses vaisseaux, s'était tout d'abord mis à la poursuite de son audacieux agresseur ; ce que Suffren apercevant, il s'était écrié :

« Allons, point de manœuvre honteuse ! »

Et, revirant de bord, il s'était aussitôt reformé en ligne de bataille pour attendre son adversaire. Sa ferme contenance en imposa à Johnstone, qui jugea prudent de retourner dans la baie de la Praya. Les soins qu'il fut obligé de donner à la réparation de son escadre l'y retinrent pendant seize jours, ce qui laissa à Suffren tout le temps de débarquer au cap de Bonne-Espérance les secours qu'il avait été chargé d'y conduire. Aussi, le commodore Johnstone renonça-t-il à toute espèce d'entreprise sur ce point, et se borna-t-il à prendre directement la route des Indes.

Suffren avait, heureusement, rallié à l'Ile-de-France l'escadre du comte d'Orves, qui se trouva ainsi portée à douze vaisseaux de ligne. Se sentant désormais en mesure de prendre l'offensive, l'amiral, tout malade qu'il

était, se hâta d'appareiller pour les rivages indiens. Suffren, qui conduisait l'avant-garde, ayant fait rencontre de l'*Annibal*, vaisseau anglais de cinquante canons, s'en empara et l'ajouta à sa division.

La maladie du comte d'Orves s'était aggravée durant la traversée; il mourut dans les premiers jours de février 1782, comme son escadre atteignait la côte de Coromandel, laissant le commandement général au capitaine Suffren, qui se trouva ainsi mis en possession de la cornette par la force même des choses.

« Celui qui, déjà, était l'âme de l'armée, dit M. Léon Guérin, en devint la tête, et le mouvement, désormais, suivit la pensée avec le plus bel ensemble et la plus admirable activité. »

Dès le 15 février, le nouveau commandant de notre escadre des Indes se présenta devant Madras, pour provoquer l'escadre anglaise. Elle avait pour amiral un rival digne de Suffren, et avec lequel il était glorieux de lutter de bravoure et d'habileté : il se nommait sir Edouard Hughes. Depuis plus d'un an, il régnait en maître dans ces parages : récemment arrivé de l'île de Ceylan, où il venait d'enlever, presque sans coup férir, le port de Trinquemale aux Hollandais, il occupait la rade de Madras avec dix vaisseaux, embossés d'une manière inattaquable.

Alors, Suffren porta au sud. Sir Hughes, croyant qu'il l'évitait, sortit de la rade et se mit à sa poursuite. Il s'empara de quelques vaisseaux de transport qu'une brise avait séparés de l'escadre, et qui s'étaient laissés atteindre par l'avant-garde ennemie. Suffren, qui marchait toujours en ligne, revire brusquement; et, malgré toutes les manœuvres de son adversaire pour éviter le

combat, il le force à l'accepter dans des conditions désavantageuses.

Cette première affaire s'engagea le 17 février, à la hauteur de Madras. Elle n'eut qu'un résultat peu décisif, grâce à la brume, à la pluie et au temps orageux, qui survinrent pendant l'action et qui ne permirent pas au bailli de pousser les choses à bout. Il força néanmoins l'amiral anglais à quitter la côte de Madras et à regagner l'île de Ceylan, pour réparer ses nombreuses avaries dans le port de Trinquemale. Quant à Suffren, il cingla vers Pondichéry, notre principal établissement sur la côte de Coromandel, mais dont le fort était tombé depuis plusieurs mois au pouvoir des Anglais. Après avoir pris connaissance de ces parages, il alla effectuer, à Porto-Novo, le débarquement des troupes de terre qu'il avait à bord, et qui avaient été destinées à renforcer la garnison de Pondichéry. Il mouilla à Porto-Novo le 23 février : les trois mille Français qu'il y déposa s'emparèrent presque aussitôt du fort de Gondelour, un des points les plus importants de cette côte.

Suffren reçut, à Gondelour, la visite du célèbre Haïder-Ali-Khan, régent du royaume de Mysore, qui luttait avec une persévérance souvent couronnée de succès contre les envahissements des Anglais. Il régla avec ce prince indien, que les Européens ont surnommé le *Frédéric de l'Est*, les conditions du concours que devaient lui prêter les troupes françaises, après quoi il reprit la mer et se mit à la recherche de sir Edouard Hughes. Il l'aperçut le 9 avril, lui donna la chasse, et bien que l'armée anglaise fît des efforts surhumains pour échapper à sa poursuite, il l'atteignit, la pressa et l'accula de manière qu'il ne lui resta plus d'autre

ressource que de se résigner à une seconde bataille.

Cette nouvelle rencontre eut lieu le 12 avril 1782, à la hauteur de Provediérue, à l'est de l'île de Ceylan. Le combat se prolongea pendant cinq heures avec un grand acharnement, et surtout avec une rare habileté de manœuvres de part et d'autre; mais l'amiral anglais, voyant que les choses tournaient au plus mal pour lui, prit le parti de céder le champ de bataille : une brume épaisse qui s'éleva vers le soir protégea sa retraite, et lui permit de ramener son escadre, tout éclopée, dans la baie de Trinquemale. La plupart de ses vaisseaux étaient désemparés; plusieurs avaient perdu leurs capitaines et plus de la moitié de leurs équipages. Quand il eut regagné son abri, sir Edouard Hughes s'y tint coi tant qu'il vit l'escadre française croiser à l'affût du moindre mouvement qu'il pourrait faire pour en sortir. Las de l'attendre, et ayant besoin lui-même de réparations, Suffren gagna le port hollandais de Tranquebar. Il y rallia à son escadre trois vaisseaux de cette nation, et y fut, en outre, rejoint par deux vaisseaux de ligne français, accompagnés d'un convoi de troupes et de munitions.

Il se trouvait alors à la tête d'une flotte de dix-huit vaisseaux de guerre; ce qui lui suggéra le dessein de reprendre aux Anglais le bel établissement de Négapatnam et de le rendre aux Hollandais, auxquels il appartenait. Il se remet aussitôt en mer, dans la pensée d'accomplir ce coup de main; mais, il est obligé de faire une station dans la rade de Gondelour, où il avait à déposer de nouvelles troupes et à ravitailler la garnison.

Cependant, sir Hughes, informé de sa marche, et en devinant le but, s'était hâté d'accourir au secours de la

garnison de Négapatnam, et lorsque, le 5 juillet 1782, Suffren arriva en vue de cette place, il y trouva l'escadre anglaise au mouillage. N'ayant pu surprendre la vigilance de son adversaire, il se décida à lui offrir le combat. Il voulait le faire immédiatement, mais un vent peu favorable et un grain qui endommagea fortement un de ses vaisseaux, le forcèrent de remettre l'affaire au lendemain. Elle commença dès la pointe du jour, car les deux amiraux avaient employé toute la nuit à faire leurs dispositions de combat.

La bataille s'engagea à nombre égal de vaisseaux : onze contre onze. Les deux arrière-gardes restèrent inactives ; non pas que celle des Français ne manifestât une vive intention d'en venir aux mains ; mais, elle provoqua vainement le flegme de l'arrière-garde britannique, qui s'obstina à se tenir à grande portée de canon. L'action dura près de six heures : les deux amiraux, Suffren sur le *Héros*, et sir Hughes sur le *Superbe*, échangèrent de vives et rudes bordées, et la journée eût indubitablement abouti à un résultat décisif en faveur des Français, si le bailli eût été également bien secondé par tous ses officiers ; s'il eût pu inspirer à tous l'esprit dont il était animé, sa résolution, son coup d'œil rapide, son activité ; si du moins tous les signaux eussent toujours été bien compris et strictement exécutés D'ailleurs, une brise du large, qui vint à s'élever, rompit les deux lignes, et les jeta dans le plus grand désordre Il fallut cesser de combattre pour se rallier de part et d'autre.

Sir Hughes, dont l'habileté consistait principalement à ne pas s'entêter dans les luttes d'une issue douteuse pour lui, au lieu de ramener ses vaisseaux ralliés au

combat, les poussa tout doucement au fond de la baie de Négapatnam. L'amiral français, resté en panne sur le champ de bataille, fut témoin de la fuite de ses adversaires, et se borna à lancer, à leurs traînards, quelques dédaigneux coups de canon, en guise de huées. Quand il les eut vu rentrés dans la rade, il se dirigea sur le port de Karikal, où il jeta l'ancre, à deux lieues seulement de l'escadre anglaise, dont il surveilla les mouvements pendant quelques jours. Elle resta dans l'inaction la plus complète, ce qui le détermina à retourner à Gondelour, pour y attendre une occasion meilleure de frapper un coup décisif.

Informé de son séjour à Gondelour, le sultan de Mysore, Haïder-Ali-Khan, fit près de cinquante lieues, avec une armée de quatre-vingt mille hommes, pour venir complimenter l'amiral français sur ses exploits et lui payer le tribut de son admiration.

Nous avons assez donné à entendre, un peu plus haut, que dans le combat donné en vue de Négapatnam, Suffren avait eu à se plaindre de plus d'un officier de son escadre; et, ce qui le prouve, c'est qu'après le combat il se vit obligé de faire acte de sévérité envers trois de ces officiers. Il suspendit le capitaine du *Sévère*, nommé Cillart; deux autres capitaines reçurent l'ordre de remettre leurs commandements; l'un d'eux portait un nom célèbre dans la marine française : il s'appelait de Forbin; c'était un petit-neveu de l'amiral qui fut le contemporain et l'émule des Jean-Bart et des Duguay-Trouin. Il fallait des motifs bien graves pour que Suffren ne sentît pas sa sévérité fléchir devant un pareil nom!

Quant au capitaine du *Sévère*, voici ce qui était arrivé : dans un moment de faiblesse ou de lâcheté bien difficile

à comprendre, et au milieu sans doute de la confusion dont nous avons parlé, cet officier avait baissé son pavillon devant l'ennemi. Rien ne pouvait justifier cette capitulation; c'était un acte de vertige : aussi, quand la nouvelle en fut parvenue dans les batteries du vaisseau, les officiers refusèrent-ils d'y croire. L'un d'eux, appelé Dieu, était accouru sur le pont; et, voyant en effet le *Sévère* sans pavillon, il s'était répandu en paroles de reproches et de colère contre le capitaine, sans que celui-ci parût s'en émouvoir. Alors ce brave officier, ne pouvant plus contenir son indignation, dit à Cillart :

« Vous êtes le maître de votre pavillon comme de votre honneur, et libre à vous de vous vautrer dans la honte! Mais, sachez que ni moi, ni mes camarades, ne sommes disposés à imiter votre lâcheté et à partager votre ignominie, et nous allons continuer le combat. »

Ces paroles dites, l'intrépide Dieu était redescendu dans les batteries, et le feu avait recommencé de plus belle. D'habiles manœuvres avaient achevé de dégager le vaisseau français, et Cillart s'était enfin décidé à rehisser son pavillon. Mais, on se souvint longtemps de sa déplorable défaillance, et l'on disait dans le corps de la marine, « qu'un jour, le capitaine du *Sévère* avait voulu se rendre aux Anglais, mais que *Dieu* ne l'avait pas permis. »

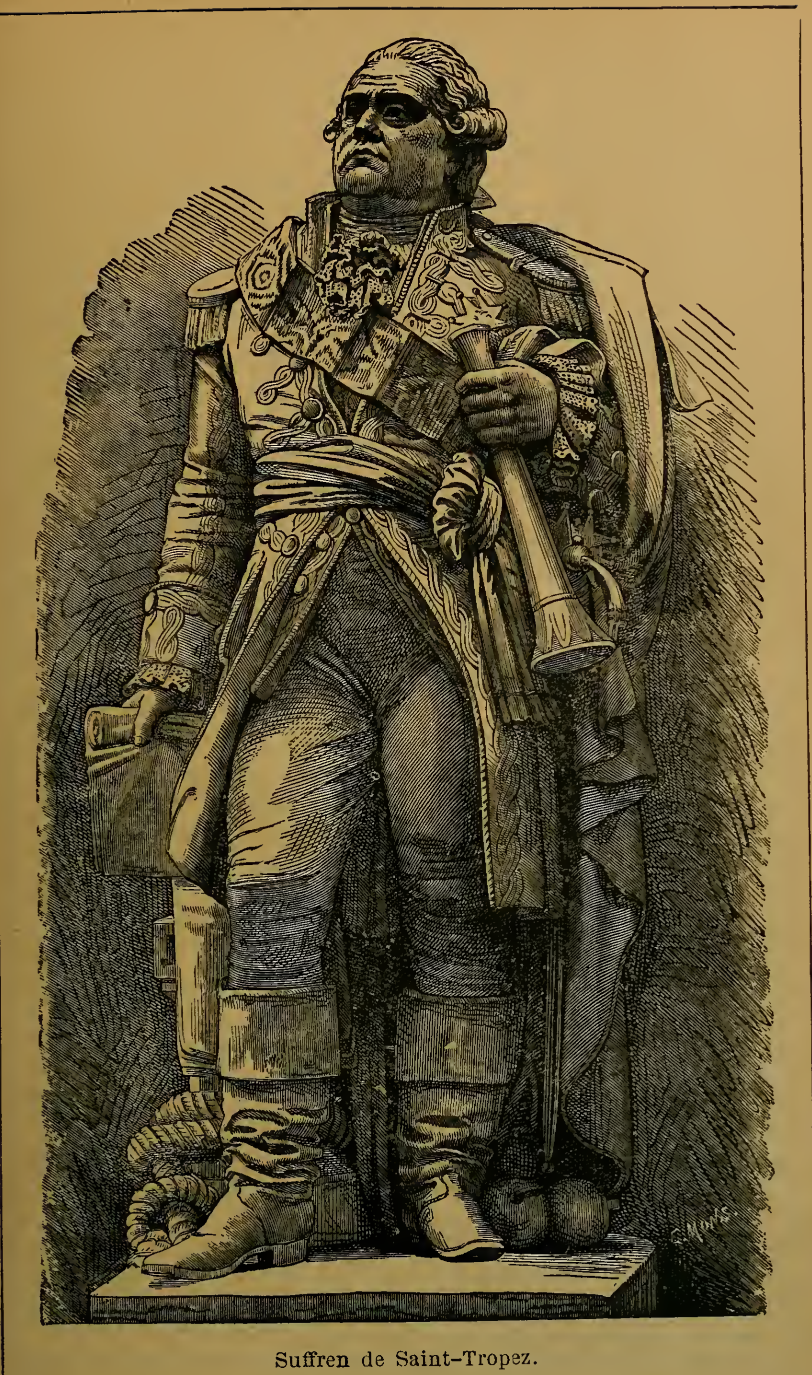
Il n'est que trop vrai que le bailli de Suffren n'avait pas trouvé dans l'état-major du comte d'Orves l'élite de la marine française; et, il avait besoin de beaucoup de fermeté et d'énergie pour ramener sur ses vaisseaux le sentiment du devoir et de la discipline. Peu de temps avant l'affaire du 6 juillet, plusieurs officiers avaient

témoigné une grande impatience de retourner dans l'Ile-de-France, sous le prétexte de l'impossibilité de tenir plus longtemps la mer, et de l'inutilité et des dangers inévitables d'un plus long séjour à la côte. Ces observations avaient été suivies de sourdes rumeurs et de récriminations à voix basse, mais amères, contre le bailli, qu'on accusait de sacrifier la santé et la vie de ses équipages, aussi bien que le matériel de l'Etat, au désir de faire parler de lui et de satisfaire son ambition. Ces bruits étant parvenus aux oreilles de Suffren, il en avait été aussi indigné que surpris

— Quoi ! disait-il, nous retirer dans les circonstances où nous sommes ! fuir devant une escadre anglaise que nous pouvons combattre à forces égales ! abandonner cinq mille soldats français qui combattent sur le continent indien à la merci de leurs ennemis ! Quels sont les lâches qui osent faire de pareilles propositions, et qui comprennent si mal l'honneur du pavillon ? Qu'ils viennent, et ils apprendront mes résolutions ; elles sont conformes aux instructions qui m'ont été données ; et, tant que je vivrai, tant qu'il me restera un vaisseau, je maintiendrai sur les mers l'honneur du pavillon français. Il n'y a pas de retour possible avant la paix.

Les murmures et les récriminations s'arrêtèrent ; mais, le brave amiral avait compris qu'il devait redoubler de vigilance et de sévérité : ainsi fit-il, et il tint le frein de la discipline d'autant plus serré que celui de l'honneur semblait s'être relâché davantage parmi les hommes qu'il avait à commander.

Cependant, Suffren avait appris que l'escadre anglaise s'était éloignée de Trinquemale. Il sortit aussitôt de Gondelour pour aller faire le siège de cette place.



Suffren de Saint-Tropez.

Les Anglais, pris à l'improviste, le laissèrent pénétrer dans la rade; il descendit à terre, fit élever de nouvelles batteries et construisit des retranchements. La garnison du fort fit une sortie; mais elle fut reçue avec une telle vigueur, qu'elle eut à peine le temps de se réfugier précipitamment dans ses casemates.

Le neuvième jour du siège (30 août 1782), les batteries françaises avaient ouvert la brèche dans les flancs du fort principal; sommé de se rendre, et n'espérant aucun secours, le capitaine anglais capitula. Le lendemain, la garnison d'Ostembourg, fort voisin, en fit autant; ce qui permit aux Français d'arborer leur pavillon sur tous les points de la baie. Ainsi, le bailli de Suffren se trouvait maître d'un des plus beaux ports de l'Inde, et cette conquête importante le dédommageait bien du coup manqué sur Négapatnam.

Ce fut pendant qu'il était occupé à ce siège si rapide et si vigoureux qu'on lui apporta un message du grand-maître de l'ordre de Malte, qui, en le félicitant de ses succès, lui annonçait sa promotion à la dignité de bailli.

Le 3 septembre 1782, trois jours après la prise de Trinquemale, on signala au large l'escadre de sir Edouard Hughes.

— Nous avons le mouillage, s'écria Suffren, il nous faut maintenant la flotte!

Et, cela dit, il fait rembarquer ses troupes, retourne à bord du *Héros*, et se dispose à chauffer la lutte navale, comme il avait chauffé le siège. Mais, sir Hughes n'était pas homme à se livrer ainsi : quand il eut reconnu que c'était le pavillon français qui flottait sur les forts et dans la rade, il revira de bord et s'éloigna. Suffren, qui croyait voir lui échapper une proie certaine, fit appa-

reiller à toutes voiles pour se mettre à sa poursuite. On était loin de partager son ardeur et sa confiance dans son état-major. Plusieurs de ses capitaines lui représentent qu'il serait peut-être prudent de ne pas courir après une aventure, et d'imiter en cela la conduite de son adversaire, vieil habitué de ces mers si difficiles à tenir, et qui n'avait jamais accepté une bataille qu'à son corps défendant. La possession de Trinquemale assurait à notre escadre un bon port pour l'hivernage et un rendez-vous commode pour les convois qu'on attendait; que pouvait-on désirer de plus? Après avoir, en quelque sorte, présenté le combat aux Anglais en appareillant à leur vue, on pouvait se contenter de les avoir vus décliner ce défi et battre en retraite à l'aspect de nos vaisseaux. C'était une assez belle satisfaction donnée à l'amour-propre de l'amiral et à l'honneur du pavillon.

Ces considérations commençaient à ébranler Suffren, lorsque l'officier, qui avait été chargé de reconnaître l'escadre ennemie, vint lui apprendre qu'elle ne se composait que de douze vaisseaux. Suffren en avait quatorze à lui opposer.

« — Messieurs, dit le brave amiral à ses officiers, si l'ennemi était en forces supérieures, je me retirerais; contre des forces égales, j'aurais de la peine à prendre ce parti; contre des forces inférieures, il n'y a pas à balancer, il faut combattre. » Et les ancres furent levées.

L'armée anglaise était déjà à sept lieues au large; on ne put la rejoindre que sur les deux heures après midi. Suffren avait donné le signal d'arriver; mais, comme le mouvement ne s'exécutait pas avec toute la promptitude désirable, il fit appuyer son signal par des coups de canon. On crut alors, dans les batteries, que c'était le

commencement du combat, et les bordées partirent; les Anglais ripostèrent, et, dès ce moment, le combat devint général. Cependant, la ligne des Français n'était pas encore régulièrement formée, et une bataille engagée dans ces conditions ne pouvait être qu'une bataille perdue. Suffren, désespéré, mais toujours maître de lui, multipliait les signaux à chaque division et pour ainsi dire à chaque vaisseau; il était admirable d'activité et de présence d'esprit : tous ses efforts, cependant, furent impuissants à établir l'ordre stratégique dans la ligne française, tandis que celle de l'ennemi, au contraire, était parfaitement formée, et maintenait le désordre de notre escadre par un feu régulier et bien nourri.

Trois vaisseaux seulement, faisant corps de bataille, soutenaient tout le poids du combat. C'étaient le *Héros*, où flottait le pavillon de l'amiral, et ses deux gardes de pavillon : l'*Illustre*, capitaine Desbruyères, et l'*Ajax*, capitaine de Beaumont le Maître. Rien n'était beau, rien n'était sublime comme l'attitude mâle et vigoureuse de ces trois vaisseaux en face d'un ennemi prêt à les écraser; ils multipliaient les foudres de leurs batteries, pour ne pas laisser sans riposte un seul coup de leurs adversaires, doubles en nombre, mais qu'ils tenaient en respect à force d'audace et d'activité. Il était à craindre, cependant, qu'un mouvement de l'avant-garde anglaise ne mît la petite division entre deux feux. Ce danger fut prévu et conjuré par l'intrépidité du chevalier de Saint-Félix, qui commandait l'*Artésien*. Cet officier, se portant rapidement en travers de cette avant-garde, combattit à lui seul les trois vaisseaux dont elle se composait. Il en maltraita deux d'une telle sorte, qu'ils furent obligés de quitter la ligne, et tint en res-

pect le troisième L'un des capitaines anglais avait été tué sur son bord. Cette belle et vaillante action du capitaine Saint-Félix sauva indubitablement le bailli de Suffren; elle épargna à toute l'escadre une défaite qui paraissait inévitable. Le gros de cette escadre, tombé en calme, pouvait à peine manœuvrer, et paraissait condamné à demeurer spectateur immobile de la perte de son amiral.

Pour comble de malheur, le feu prit à l'un de ses vaisseaux, le *Vengeur*. La flamme, qui sortait par torrents de toutes les ouvertures, effraya les vaisseaux voisins, et ils forcèrent de voiles pour s'en éloigner : ce mouvement mit le comble au désarroi qui régnait déjà dans une partie de l'escadre.

Décidément, cette journée était marquée pour Suffren au coin de la fatalité : désespéré de tous ces contretemps; persuadé, d'ailleurs, que la plupart de ses capitaines l'avaient abandonné, l'intrépide amiral ne songeait plus qu'à s'ensevelir glorieusement dans sa défaite.

« Presque toute la mâture de son vaisseau avait croulé, dit un de nos historiens maritimes; il s'aperçoit, aux cris de joie de l'armée ennemie, que son pavillon de commandement est abattu. »

« Des pavillons! s'écrie alors Suffren avec une sorte de délire; des pavillons! qu'on en mette partout! que l'on en couvre mon vaisseau! »

Et, à l'accent dont il donnait cet ordre, on voyait bien que de ces nobles étendards, il voulait s'en faire un linceul; car, l'œil étincelant de fureur, il courait sur la dunette s'offrir aux boulets ennemis. Mais, sa rage héroïque fit son salut. Malheur à qui serrait de trop près le *Héros!* Le *Worcester* et le *Sultan* y perdirent tous

deux leurs capitaines, Wood et Waths, braves gens, mais qui n'étaient pas de taille à lutter contre le désespoir de Suffren. Le *Superbe*, vaisseau amiral anglais, que le *Héros* avisait entre tous, était criblé de boulets. Enfin, la longue résistance du grand homme laissa aux vaisseaux français le loisir de se rejoindre; puis la nuit qui vint fit cesser le combat (1). »

Le *Héros*, qui avait soutenu, sans succomber, cette gigantesque lutte, était jonché de corps sanglants et mutilés Deux lieutenants, un enseigne et quatre-vingt-douze hommes d'équipage avaient été tués du côté des Français; un capitaine, trois enseignes, six autres officiers et trois cent quatre-vingt-quatre hommes d'équipage avaient été blessés. On pense bien que les trois vaisseaux qui avaient subi, pendant toute la durée du combat, le feu incessant de l'ennemi, ne pouvaient être que dans un état pitoyable. Malgré leurs nombreuses et profondes blessures, ils purent néanmoins rentrer dans le port de Trinquemale, tandis que l'*Orient*, qui n'avait pris aucune part au combat, soit fatalité, soit maladresse des hommes du bord, toucha pendant la nuit sur une roche à l'entrée de la baie et sombra; on fut assez heureux, néanmoins, pour sauver l'équipage et les effets.

Il y aurait lieu, peut-être, de reprocher au bailli de Suffren son obstination à courir après cette malheureuse affaire du 3 septembre, contre l'avis de la plupart de ses officiers; l'opportunité du combat était sans doute contestable; mais, Suffren avait les plus fortes raisons de se défier des conseils de son état-major; il

(1) Léon Guérin, *Hist. maritime de France.*

n'y comptait qu'un petit nombre d'officiers susceptibles de résolutions et d'actions héroïques.

D'ailleurs, l'occasion était si belle, qu'un général aussi brave, aussi résolu que le bailli, ne pouvait manquer de s'y laisser tenter; et l'on a vu qu'il avait fallu une suite fatale de contre-temps et de malentendus inexplicables pour lui donner tort. Plus d'habileté ou de bon vouloir de la part de tant de capitaines, qui l'avaient laissé se sacrifier à l'honneur du pavillon sans épuiser tous leurs efforts pour le seconder, et il eût peut-être dominé la fortune et inscrit une victoire de plus dans les fastes de notre marine. En voyant le bailli de Suffren si mal secondé dans la plupart des occasions où il eut à lutter contre son habile et prudent rival, on ne peut qu'admirer davantage les beaux résultats par lui obtenus dans sa mémorable campagne de l'Inde.

Tandis que sir Edouard Hughes était obligé de se retirer vers Madras, en faisant remorquer son vaisseau le *Superbe*, criblé des blessures que lui avait faites le *Héros*, Suffren se hâtait de réparer ses avaries dans la baie de Trinquemale. Grâce à son activité, il lui avait fallu moins de quinze jours pour être en état de reprendre la mer, et il arrivait assez tôt dans la baie de Gondelour pour protéger ce port important contre une surprise qu'avait méditée l'amiral anglais.

Puis, le temps de l'hivernage étant venu, et ne trouvant pas les mouillages assez sûrs, pour cette saison, sur la côte de Coromandel, il alla se mettre à l'abri dans la baie d'Achem, à la pointe septentrionale de l'île de Sumatra. Les Anglais, de leur côté, se retirèrent à Bombay.

Dès que le temps le permit, Suffren reprit la mer; et,

croisant le long des côtes d'Orixa et de Coromandel, il enleva aux Anglais une de leurs frégates et un convoi de plusieurs bâtiments de transport ou de commerce. La côte orientale de la Péninsule indoustanique était, pour ainsi dire, tenue en état de blocus par l'escadre française, toute faible qu'elle était, de l'embouchure du Gange à la baie de Madras, sans que l'amiral anglais osât sortir de son mouillage pour s'y opposer.

Après avoir ainsi établi la suprématie de son pavillon dans ces parages, Suffren vint de nouveau jeter l'ancre dans la baie de Trinquemale, dont il avait résolu de faire le centre et le point d'appui de ses opérations pour la campagne qui allait s'ouvrir. Il y fut bientôt rejoint par le marquis de Bussi, qui lui amenait de l'Ile-de-France trois vaisseaux de ligne, une frégate et trente-deux transports, sur lesquels étaient deux mille cinq cents hommes de troupes de débarquement et des munitions de guerre en abondance.

Sir Edouard Hughes, qui venait de recevoir aussi des renforts considérables, dont il avait d'ailleurs grand besoin, se hâta d'en profiter pour aller établir, avec dix-huit vaisseaux de ligne, le blocus maritime de la place de Gondelour, en même temps qu'elle était investie par une armée de terre. Les Français, qui formaient la garnison de cette place, abandonnés à eux-mêmes, allaient être forcés de capituler, lorsque des bâtiments, portant le pavillon de France, apparurent à l'horizon. C'était Suffren, qui, à la tête d'une escadre composée de quinze vaisseaux seulement, accourait pour rompre le blocus.

A la vue de ces vaisseaux français qui s'avançaient dans le plus bel ordre, sir Edouard Hughes fit lever

l'ancre, forma à son tour sa ligne de bataille, et se porta au large pour éviter de combattre sous le vent de son adversaire. C'était une faute, néanmoins, dont Suffren se hâta de profiter, pour s'approcher de terre et communiquer avec Bussi, qui avait pris le commandement de la place, et qui renforça les équipages de l'escadre de douze cents Européens et cipayes (1). Muni de ce renfort, l'amiral ne songea plus qu'à faire naître et à saisir l'occasion d'engager avantageusement le combat avec son habile adversaire.

Pendant deux jours et demi, les deux escadres ne cessèrent de s'observer et de manœuvrer : les Anglais, pour gagner le vent, les Français, pour le conserver. C'était une magnifique partie, jouée sur l'échiquier maritime par deux joueurs de première force. Las, enfin, de perdre le temps à cette stratégie savante, mais sans résultat, ce fut Suffren qui arbora le premier le signal du combat et qui fit tirer les premiers coups.

Cette fois, il avait été obligé de laisser à un autre le commandement du *Héros*, ce glorieux théâtre de ses exploits depuis plus de deux ans, pour se conformer à une ordonnance récente qui prescrivait au commandant en chef d'une escadre de se tenir à bord d'une frégate pendant le combat.

L'affaire s'engagea le 20 juin 1783, sur les six heures du soir, et ce ne fut, à proprement parler, qu'une vive canonnade qui se prolongea pendant près de trois heures. Les Anglais, malgré la supériorité de leur nombre, furent les premiers à faire taire leurs batteries; ils se retirèrent à la faveur de la nuit.

(1) Les *Cipayes* (prononcez *Cipaïs*) sont des soldats indigènes au service des Européens.

Pour la quatrième fois, le bailli de Suffren restait maître du champ de bataille; et, cette fois, le succès était aussi décisif que complet; le blocus de Gondelour avait été définitivement levé du côté de la mer.

L'escadre victorieuse se mit en panne pour attendre le retour du jour; mais, laissons ici parler un historien auquel nous avons déjà fait plus d'un emprunt pour cette esquisse :

« La joie des assiégés fut extrême, dit M. Léon Guérin, lorsqu'avec les premiers rayons du soleil ils virent leur pavillon national qui flottait dans la rade à la place du pavillon d'Angleterre. Ils accouraient et se pressaient sur le rivage pour saluer, pour remercier, par des cris d'allégresse, l'immortel Suffren. Bussi lui-même, entouré de son état-major, attendait le vaillant marin sur la plage.

» Le voilà, dit-il, dès qu'il l'aperçut, voilà notre sauveur!

» A ces mots, les cris de joie redoublent; et, d'échos en échos, ils vont jeter le trouble dans le camp ennemi. Le bailli de Suffren, qui seul paraît étonné de son triomphe, se voit enlevé dans un magnifique palanquin, et c'est ainsi qu'il entre dans Gondelour, porté par les soldats français, qui ont forcé les noirs à leur céder cet honneur! »

Peu de jours après, on reçut, dans ces parages éloignés, la nouvelle officielle que les préliminaires de la paix avaient été signés à Versailles depuis plus de quatre mois. A ce message était joint l'ordre de cesser immédiatement toute hostilité sur la mer et sur le continent indien. Des ordres identiques arrivaient en même temps à l'escadre anglaise. Il ne restait plus à l'intrépide

et habile amiral, qui avait si vaillamment relevé l'éclat de notre pavillon dans ces contrées, qu'à retourner en France, pour y jouir de sa gloire et y recevoir la récompense de ses services.

A son retour, Suffren relâcha au cap de Bonne-Espérance; ému au spectacle de la détresse dans laquelle il trouva la colonie hollandaise, il fit verser dans sa caisse cent trente mille livres, provenant de la vente de prises qu'il avait faites sur les Anglais dans le cours de son expédition.

Rentré en France, à la fin de mars 1784, après une absence de trois années, il y fut comblé d'honneurs. On frappa, à son effigie, une médaille où sa longue et glorieuse expédition était résumée en ces quelques mots :

LE CAP PROTÉGÉ. — TRINQUEMALE PRIS.
GONDELOUR DÉLIVRÉ. — L'INDE DÉFENDUE.
SIX COMBATS GLORIEUX.

Louis XVI, qui honorait la valeur et qui attachait un grand prix à la gloire maritime, reçut le vainqueur de Trinquemale et de Gondelour avec beaucoup de distinction. Il le nomma chevalier de ses ordres, lui accorda les grandes entrées à Versailles, et créa tout exprès pour lui une cinquième charge de vice-amiral de France.

La Hollande devait quelque reconnaissance à l'amiral français : elle s'en acquitta noblement et dignement. Les états-généraux décernèrent à Suffren une médaille commémorative des services qu'il leur avait rendus au Cap et dans la mer des Indes, et décrétèrent que son buste en marbre serait placé dans la salle de leurs déli-

bérations, à côté de ceux de Ruyter et de Tromp. Enfin, ils lui firent remettre, par l'ambassadeur des Provinces-Unies à la cour de France, une épée d'honneur enrichie de diamants.

On peut dire que nul nom ne fut, à cette époque, plus populaire que celui du bailli de Suffren.

« Il devint, dit le brillant auteur de l'*Histoire maritime de France*, l'idole de la foule, et il ne pouvait paraître en public, que l'admiration excitée par le souvenir de ses exploits ne s'élevât jusqu'à l'enthousiasme. »

Suffren mourut en 1788, âgé de soixante-deux ans.



LA PÉROUSE

Né à Albi en 1745. — Mort sur les récifs de Vanikoro en 1788.

Le célèbre et infortuné Jean-François Galaup de La Pérouse naquit en 1741, à Albi, chef-lieu du département du Tarn, et se livra avec succès, dès sa jeunesse, à toutes les études nécessaires à la profession de marin. Ayant obtenu le grade d'enseigne, en 1764, il servit avec distinction pendant la guerre que la France eut à soutenir à cette époque contre l'Angleterre, profita ensuite d'un intervalle de quatorze années de paix pour parcourir la plus grande partie du globe, et devint lieutenant de vaisseau en 1777.

Nommé, l'année suivante, à la reprise des hostilités, commandant d'une frégate dans l'escadre du comte

d'Estaing, il mérita, par sa belle conduite, le grade de capitaine de vaisseau, auquel il fut promu en 1780.

En 1782, il fut chargé d'aller attaquer les établissements anglais de la baie d'Hudson, et eut un plein succès dans cette entreprise, qui l'exposa à tous les dangers que la navigation peut offrir dans les parages les plus redoutés.

Cette expédition développa et fit connaître en même temps les talents de La Pérouse. Ce fut alors que Louis XVI lui confia la direction de cette belle campagne de découvertes, dont la relation des voyages de Cook lui avait donné l'idée, et qui devait, tout en immortalisant le nom du navigateur français, avoir pour lui une issue si funeste.

Les bases du projet, résumées par le prince lui-même, et écrites de sa main, étaient le commerce d'une part et les reconnaissances de l'autre. Les moyens d'exécution furent préparés avec un soin extrême. Plusieurs savants, entre autres Lamanon, voulurent partager la gloire de cette expédition, qui se composait des frégates la *Boussole* et l'*Astrolabe*. La Pérouse commandait la première, et Delangle, son ami, qui avait déjà partagé ses périls dans la baie d'Hudson, et qui était l'un des officiers les plus distingués de la marine française, fut chargé du commandement de la seconde.

Partie de Brest le 1er août 1785, l'expédition relâcha à Madère et à l'île Sainte-Catherine, située à la côte de l'Amérique méridionale, à quelques degrés au nord de la rivière de la Plata; elle doubla ensuite le cap Horn, se rendit dans la baie de la Conception, sur les côtes du grand Océan, où elle arriva le 22 février 1786; et, après avoir remonté vers le nord, elle toucha à l'île de Pâques

et aux îles Sandwich, découvertes par Cook, et vint attérir au mont Saint-Elie de Behring, situé à la côte nord-ouest de l'Amérique, par environ 60 degrés de latitude. Toute cette côte fut prolongée en allant du nord au sud, dans l'espace de cinq à six cents lieues, en mois de trois mois. La Pérouse trouva, un peu à l'est du cap Beautemps, un très beau port qui avait échappé aux recherches de Cook, et auquel il donna le nom de *Port-des-Français*. Il reconnut aussi plusieurs parties que ce navigateur n'avait pu voir qu'imparfaitement; mais, un temps si court ne lui permit pas d'explorer en détail cette côte, qui forme une multitude de sinuosités, et qui est entrecoupée d'un grand nombre de canaux.

Jusque-là, les chefs de l'expédition se regardaient comme très heureux d'être parvenus à une si grande distance de l'Europe, sans qu'il leur fût arrivé le moindre accident; et, comme tous les travaux qui les avaient obligés de relâcher dans le Port-des-Français se trouvaient terminés, ils songeaient à reprendre leur route, lorsque l'événement le plus déplorable et le moins prévu vint tout à coup porter le trouble au milieu de leurs équipages, et les accabler eux-mêmes de la plus vive douleur.

Avant d'appareiller de ce mouillage, on devait sonder dans la passe, pour guider la marche des frégates. Descures, premier lieutenant de la *Boussole*, en était chargé pour ce bâtiment, et les deux frères La Borde de Marchainville, officiers de la plus grande espérance, devaient diriger le canot de l'*Astrolabe*. La Pérouse, qui connaissait le zèle quelquefois trop ardent de Descures, lui avait donné, par écrit, des instructions où il lui recommandait de ne s'avancer qu'avec une extrême pru-

dence. Il lui adjoignit deux officiers, dont l'un, le seul parent qu'il eût dans la marine, et qu'il aimait comme son fils.

L'armement du canot de la *Boussole*, qui devait diriger l'opération, se composait de sept soldats; le maître pilote s'y embarqua, et M. Boutin, officier du même bâtiment, se mit dans un autre canot avec quelques-uns de ses camarades. Cette expédition, durant laquelle on se promettait de chasser et de déjeuner sous les arbres, était généralement regardée comme une partie de plaisir; et, les chefs, n'y voyant d'ailleurs aucun danger, n'avaient pas hésité à laisser jouir de cet amusement l'élite de leurs officiers et de leurs soldats.

Ce fut le 13 juillet 1786, à six heures du matin, que les canots partirent.

« Quatre heures après, dit La Pérouse, je vis revenir celui que commandait M. Boutin. Un peu surpris, parce que je ne l'attendais pas si tôt, je demandai à cet officier, avant qu'il fût monté à bord, s'il y avait quelque chose de nouveau : je craignais, dans le premier instant, quelque attaque des sauvages. L'air de M. Boutin n'était pas propre à me rassurer; la plus vive douleur était peinte sur son visage. Il m'apprit bientôt le naufrage affreux dont il venait d'être témoin, et auquel il n'avait échappé que par la fermeté de son caractère, qui lui avait permis de voir toutes les ressources qui restaient dans un si extrême péril. Entraîné, en suivant le lieutenant Descures au milieu des brisants qui portaient dans la passe, pendant que la marée sortait avec une vitesse de trois à quatre lieues par heure, il imagina de présenter à la lame l'arrière de son canot, qui, de cette manière, poussé par cette lame et lui cédant, pouvait ne

pas se remplir, mais devait cependant être entraîné au-dehors à reculons par la marée. Bientôt il vit les brisants de l'avant de son canot, et il se trouva dans la haute mer. Plus occupé du salut de ses camarades que du sien propre, il parcourut le bord des brisants, dans l'espoir de sauver quelqu'un ; il s'y engagea même, mais il fut repoussé par la marée; enfin, il monta sur les épaules d'un officier, afin de découvrir un plus grand espace : vain espoir!... tout avait été englouti... La mer étant devenue belle à la mer étale, il rentra, conservant quelque espérance pour le canot de l'*Astrolabe ;* il n'avait vu périr que le nôtre. Hélas ! le malheur était beaucoup plus grand qu'il ne le pensait : au moment où cet affreux événement arriva, les deux frères La Borde étaient à un grand quart de lieue du danger, c'est-à-dire dans une mer aussi parfaitement tranquille que celle du port le mieux fermé ; mais, voyant l'extrême péril de leurs compagnons, et ne calculant pas celui auquel ils allaient s'exposer eux-mêmes, ils volent à leur secours, se jettent dans les mêmes brisants, et s'y engloutissent avec eux, victimes du plus généreux dévouement. »

Les sauvages vinrent annoncer cette funeste catastrophe ; leurs signes exprimaient qu'ils avaient vu périr les deux canots, et que tout secours avait été impossible. Ils furent comblés de présents, et on tâcha de leur faire comprendre que toutes les richesses qui étaient à bord appartiendraient à celui qui aurait sauvé un seul homme.

Rien n'était plus propre à exciter leur zèle ; ils coururent sur les bords de la mer, et se répandirent sur les deux côtés de la baie. Les chaloupes et les canots des deux frégates se portèrent sur la côte de l'est et sur

celle de l'ouest; mais, toutes leurs recherches furent inutiles; elles ne purent pas même découvrir le plus petit débris, et le retour de ces embarcations acheva de plonger La Pérouse dans une douleur dont rien ne put le consoler.

Avant son départ, qui n'eut lieu que le 30 juillet, on érigea sur l'île du milieu de la baie, à laquelle il donna le nom d'*Ile du Cénotaphe*, un monument à la mémoire des vingt et une victimes qui avaient péri dans cet affreux désastre. Lamanon composa l'inscription, qu'il enterra dans une bouteille au pied du cénotaphe.

Le séjour forcé que La Pérouse venait de faire dans ce lieu fatal, l'avait contraint de changer le plan de sa navigation sur la côte d'Amérique; il avait encore le temps de la prolonger et d'en déterminer la direction; mais, il lui était impossible de songer à toute autre relâche, et moins encore à reconnaître chaque baie : toutes ses combinaisons devaient être subordonnées à la nécessité absolue d'aborder à Manille à la fin de janvier 1787, et à la Chine dans le courant de février, afin de pouvoir employer l'été suivant à la reconnaissance des côtes de Tartarie, du Japon, du Kamtschatka, et aller jusqu'aux îles Aléoutiennes. Un plan si vaste ne lui laissait que le temps d'apercevoir les objets et jamais celui d'éclaircir aucun doute; mais, obligé de naviguer dans les mers à mousson, il fallait ou perdre une année, ou arriver dans la baie de Monterey du 10 au 15 septembre 1786 Il y aborda, le 14, au milieu des brumes presque éternelles qui en enveloppent les côtes, et qui en rendent l'approche assez difficile, et remit à la voile le 24 du même mois.

La route fut dirigée de manière à passer à peu de dis-

tance au nord des îles Sandwich. Le 5 novembre, à environ cent lieues dans le nord-ouest, on découvrit une petite île, qui fut nommée *Ile Necker.* Les bords étaient à pic comme un mur; il ne fut pas possible de songer à y débarquer. On la rangea de très près, et la nuit suivante, on continua la route de l'ouest sans aucune défiance; mais, vers une heure et demie du matin, les deux frégates, qui étaient très rapprochées l'une de l'autre, faillirent se perdre sur un récif que l'on aperçut tout à coup à une très petite distance en avant. On n'eut que le temps de se détourner, La Pérouse jugea que la *Boussole* n'en était pas passée à plus d'une encâblure.

Le reste de la traversée fut sans accident. Les frégates coupèrent la file des îles Mariannes; ensuite, elles relâchèrent dans la rade de Macao, se rendirent de là à Manille, et mouillèrent, le 28 février 1787, dans le port de Cavite, d'où elles partirent le 9 avril, pour se rendre sur les côtes de Tartarie et du Japon.

Cette portion du globe était peu connue à cette époque. La Pérouse est le premier qui ait levé les doutes que des récits confus avaient fait naître. Il prit d'abord connaissance de l'île Quelpaert, dont l'aspect lui parut ravissant, mais dont il ne crut pas devoir s'approcher, parce qu'elle appartient à un peuple qui s'interdit toute communication avec les étrangers, et qui retient dans l'esclavage ceux qui ont le malheur de tomber en son pouvoir. En conséquence, il continua sa route en prolongeant alternativement d'un côté une partie des côtes de Tartarie, et de l'autre une portion de celles du Japon. Souvent des brumes épaisses l'obligèrent à suspendre sa marche. Enfin, s'étant avancé jusqu'au 45e degré de latitude, ces deux terres se montrèrent en-

semble dans une éclaircie. Dès lors, elles ne furent plus cachées que par l'obscurité du temps, et l'on se trouva dans un canal qui parut se rétrécir à mesure que l'on s'avançait vers le nord. On prolongea de très près la côte de Tartarie ; ensuite on se rapprocha des îles qui sont au nord du Japon, où l'on trouva un port qui fut nommé *port d'Estaing*. Une belle baie qu'on découvrit à la côte de Tartarie, offrit un asile sûr, et les frégates vinrent s'y mettre à l'abri. Cette baie fut appelée la *Baie de Castries.*

En revenant au sud, La Pérouse ne s'écarta pas de la côte de l'île Ségalien, et y découvrit par 45° 10 de latitude, au sud du cap Crillon, le détroit qui porte son nom.

La Pérouse, après avoir vérifié les découvertes des navigateurs qui l'avaient précédé, traversa le canal qui sépare l'île de la Compagnie d'avec celle de Murikan, et ce détroit reçut le nom de canal de *la Boussole.* Il vint ensuite relâcher au Kamtschatka, dans le havre de Saint-Pierre-Saint-Paul, où il mouilla le 7 septembre 1787.

Le séjour des frégates dans le havre de Saint-Pierre-Saint-Paul ne put se prolonger au-delà de la fin de septembre, car la neige et le froid avertissaient La Pérouse qu'il était temps de remettre à la voile. Il fit donc ses adieux aux habitants hospitaliers du Kamtschatka, et fit route vers le sud sans rencontrer aucune terre nouvelle, et en éprouvant des alternatives de calme, de vent d'ouest, d'orage, de pluie et de grains, qui rendirent, pendant deux mois, la navigation aussi monotone que difficile. Les cordages pourris par l'humidité, cassaient à chaque instant, et on ne les remplaçait qu'à la dernière extrémité, de peur d'en man-

quer. Ce fut dans ces circonstances fâcheuses que La Pérouse eut connaissance, le 6 décembre, de l'île la plus orientale de l'archipel des Navigateurs, découverte par Bougainville, et vers laquelle il se dirigeait.

Les frégates entrèrent dans un canal qui sépare cette île d'une autre à l'ouest. On avait vu des habitations dans la partie orientale de l'île, et un groupe d'Indiens regardant les vaisseaux.

On fit quelques échanges avec ces insulaires : mais, La Pérouse étant certain de rencontrer plus à l'ouest l'île de Maouna, plus considérable, et auprès de laquelle il se flattait de trouver un abri pour ses frégates, il en prit la route, et arriva, le 8 décembre, à trois lieues de cette île.

Le 9, au matin, les frégates se rapprochèrent de la terre. Elle était environnée d'un récif de corail où la mer venait se briser avec fureur, mais ce récif touchait presque le rivage, et la côte formait d'ailleurs différentes petites anses devant lesquelles on voyait des intervalles par où les pirogues pouvaient passer.

Le lendemain, dès la pointe du jour, les insulaires avaient conduit autour des frégates plus de cent pirogues remplies de différents objets, qu'ils ne voulaient échanger que contre des rassades (1). Pendant qu'une partie de l'équipage s'occupait de ces échanges, l'autre remplissait les canots et les chaloupes de futailles vides, pour aller faire de l'eau. Les deux chaloupes armées partirent dans ce but, à cinq heures du matin, pour une baie éloignée d'environ une lieue. La Pérouse suivit de près dans un canot, et aborda en même temps au rivage. Malheureusement, Delangle, attiré par le riant

(1) Petits grains de verre, sortes de perles de diverses couleurs.

aspect du pays, voulut, avec son petit canot, aller se promener dans une seconde anse, éloignée d'une lieue environ de l'aiguade, et cette promenade fut la cause d'une épouvantable catastrophe.

L'anse de l'aiguade était grande et commode. Une haie de soldats fut postée entre le rivage et les Indiens au nombre de deux cents, parmi lesquels se trouvaient beaucoup de femmes dont les manières étaient douces et engageantes. Elles voulurent forcer la ligne, et les soldats ne leur opposant qu'une faible résistance, les hommes s'approchèrent; il y eut d'abord une assez grande confusion; mais, on parvint à rétablir l'ordre, et La Pérouse crut pouvoir s'écarter un peu de l'aiguade, pour aller visiter un village, qu'il apercevait au milieu d'un verger, dont les arbres chargés de fruits entretenaient une fraîcheur délicieuse auprès des maisons rangées autour d'une pelouse de la plus belle verdure.

Les Indiens, qui l'accompagnèrent, lui firent l'accueil le plus empressé. Chacun d'eux semblait jaloux de lui montrer l'intérieur de son petit domaine, et de l'y traiter avec le plus de considération. Toutes les cases lui parurent remarquables par leur arrangement et leur propreté. Sa surprise fut extrême surtout de voir dans l'une d'elles un treillis aussi bien exécuté que ceux d'Europe. Un rang de colonnes formait le pourtour de cette case, dont l'extrémité se terminait par une ellipse de la courbure la plus élégante. Les colonnes étaient faites de troncs d'arbres, très bien travaillés, entre lesquels des nattes artistement recouvertes les unes par les autres en écailles de poisson, s'élevaient ou se baissaient avec des cordes, comme nos jalousies; le reste de la maison était couvert de feuilles de cocotier.

La Pérouse, en retournant à bord, trouva les frégates environnées d'un nombre infini de pirogues. Huit Indiens, dont le plus âgé lui fut présenté comme l'un des chefs, étaient sur le gaillard, et l'officier qu'il avait laissé pour commander pendant son absence, lui raconta qu'il n'aurait pu les empêcher d'y monter qu'en tirant sur eux. Ces insulaires étaient très turbulents, et lorsqu'ils comparaient leurs forces physiques à celles des Français, ils riaient des menaces et se moquaient des sentinelles; toutefois, la présence de leur chef les avait un peu contenus. La Pérouse fit à ce dernier beaucoup de présents, et voulut lui donner, ainsi qu'aux autres Indiens, une haute opinion de la force des armes à feu; mais ils parurent croire que ces armes n'étaient propres qu'à tuer des oiseaux.

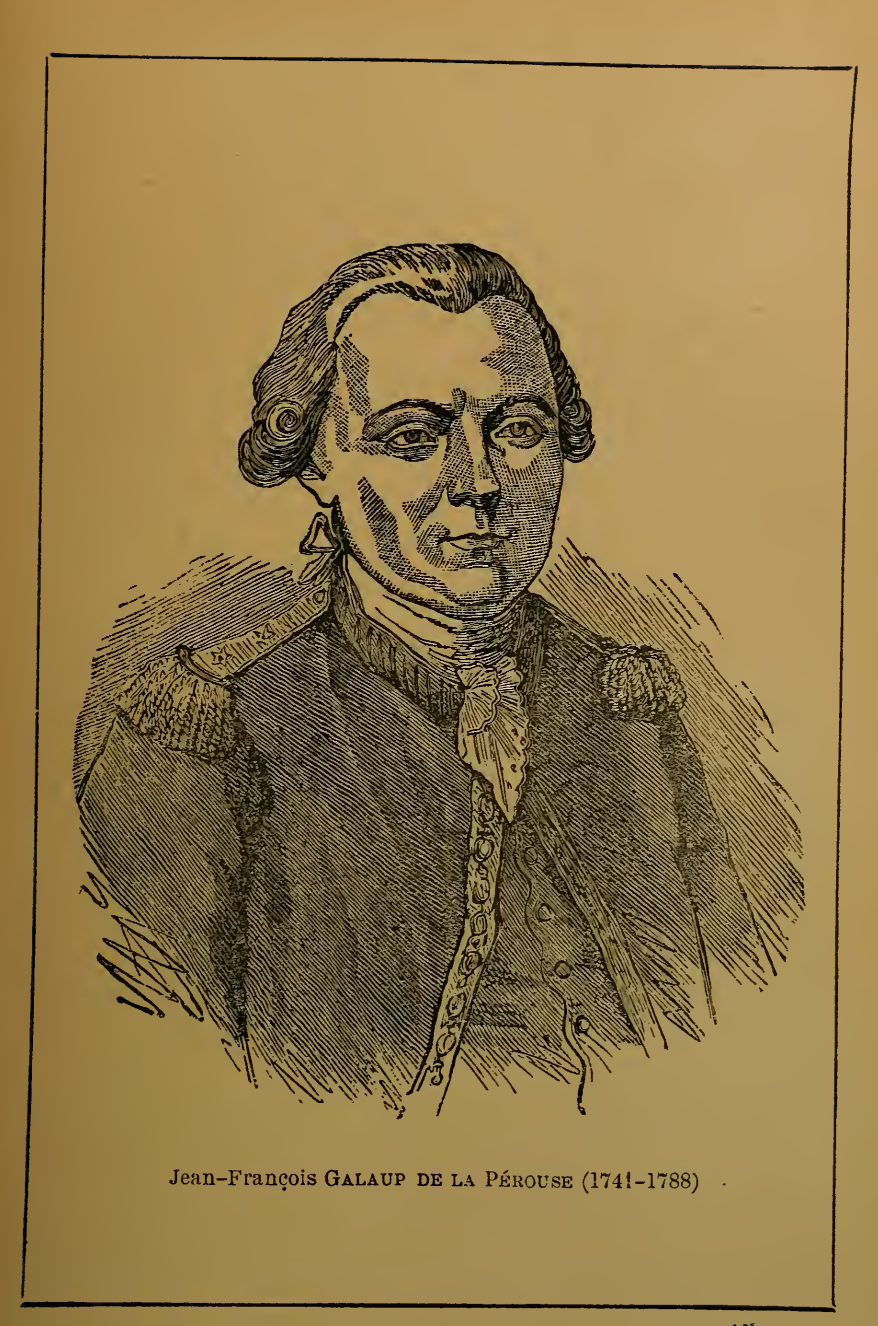
Les chaloupes étant revenues de l'aiguade, La Pérouse donna ordre de tout disposer pour appareiller; mais, Delangle, qui arrivait en ce moment de sa promenade, était si enchanté du port où il était descendu, qu'il insista pour que l'on ne s'éloignât de la côte qu'après avoir pris encore quelques chaloupées d'eau fraîche. Il combattit toutes les raisons de La Pérouse, qui insistait pour le départ, en lui alléguant que plusieurs personnes de son équipage avaient de légers symptômes de scorbut, et qu'aucune autre île ne leur offrirait autant de ressources pour leur procurer du soulagement.

Il fut donc arrêté que l'on retournerait dans l'île, dont cependant les frégates furent obligées de s'éloigner pendant la nuit, à cause du vent qui changeait à chaque instant. De retour le lendemain vers onze heures, La Pérouse expédia sa chaloupe et son grand canot; tous ceux qui avaient quelque atteinte du scorbut y furent

embarqués, ainsi que six soldats armés. Il en partit plus encore de l'*Astrolabe*. Cette expédition, commandée par Delangle, se composait de soixante-et-un individus, parmi lesquels se trouvaient plusieurs savants.

Ces embarcations se dirigèrent vers la baie que Delangle avait vue la veille; mais on ne trouva, à la place de ce havre si vanté, qu'une anse remplie de corail, dans laquelle on ne pénétrait que par un canal tortueux de moins de vingt-cinq pieds de largeur, et où la houle déferlait comme sur une barre. En dedans, on n'avait pas trois pieds l'eau : les chaloupes échouèrent, et les canots ne restèrent à flot que parce qu'ils furent hâlés à l'entrée de la passe, assez loin du rivage. Malheureusement, Delangle avait reconnu cette baie à la mer haute, et n'avait pas supposé que, dans ces îles, la marée montât de cinq ou six pieds. Son premier mouvement fut de quitter cette baie; mais, l'air de tranquillité et de douceur des naturels qui l'attendaient sur le rivage, avec une immense quantité de fruits et de cochons; les femmes et les enfants qu'il remarqua parmi ces insulaires, qui ont coutume de les écarter lorsqu'ils ont des vues hostiles; toutes ces circonstances réunies le détournèrent des idées de prudence auxquelles il s'était d'abord livré. Il mit à terre les pièces à eau des quatre embarcations; les soldats établirent l'ordre; ils formèrent une haie qui laissa un espace libre aux travailleurs; mais, ce calme ne fut pas de longue durée.

« Plusieurs des pirogues qui avaient vendu leurs provisions à nos vaisseaux, dit La Pérouse, étaient retournées à terre, et toutes avaient abordé dans la baie de l'aiguade, en sorte que peu à peu elle s'était remplie, et qu'au lieu de deux cents habitants que M. Delangle y



Jean-François GALAUP DE LA PÉROUSE (1741-1788)

avait rencontrés en arrivant à une heure et demie, il s'en trouva mille ou douze cents à trois heures. Le nombre des pirogues qui, le matin, avaient commercé avec nous, était si considérable, que nous nous étions à peine aperçus qu'il fût diminué dans l'après-midi : je m'applaudissais de les tenir occupées à bord, espérant que nos chaloupes en seraient plus tranquilles : mon erreur était extrême ; la situation de M. Delangle devenait plus embarrassante de moment en moment. Il donna l'ordre de se rembarquer, mais auparavant, — et ce fut peut-être la première cause de son malheur, — il fit présent de quelques rassades à des espèces de chefs, qui avaient contribué à tenir les Indiens un peu écartés. Ces présents, distribués à cinq ou six individus, excitèrent le mécontentement de tous les autres ; il ne fut plus possible de les contenir. Cependant, ils laissèrent les équipages monter dans les chaloupes ; mais, une partie de ces insulaires entra dans la mer pour les suivre, tandis que les autres ramassaient des pierres sur le rivage. »

Comme les chaloupes étaient échouées un peu loin de la grève, les Français avaient été obligés de se mettre dans l'eau jusqu'à la ceinture pour y arriver, et dans ce trajet plusieurs soldats avaient mouillé leurs armes. A peine était-on entré dans les chaloupes, que Delangle donna ordre de les déchouer et de lever le grappin. Il s'était posté en avant avec son détachement, défendant de tirer avant qu'il en eût donné l'ordre positif. Il sentait néanmoins qu'il y serait bientôt forcé : déjà les pierres commençaient à voler de toutes parts, et ses soldats faisaient de vains efforts pour écarter les insulaires, qui entouraient les chaloupes à moins d'une toise de distance.

Si la crainte de commencer les hostilités et d'être accusé de barbarie n'eût arrêté l'infortuné Delangle, il se fût sans doute débarrassé de cette multitude d'Indiens, en ordonnant de faire sur elle une décharge de mousqueterie; mais, il se flattait de la contenir sans effusion de sang, et il fut victime de son humanité; car, bientôt, une grêle de pierres fondit sur les chaloupes; alors, le combat de part et d'autre devint général. Ceux des soldats dont les fusils étaient en état de tirer, renversèrent plusieurs des assaillants, mais les autres semblèrent redoubler d'acharnement et de vigueur. Presque tous les hommes qui se trouvaient dans les chaloupes furent atteints. Le malheureux Delangle n'eut que le temps de tirer ses deux coups de fusil; il fut renversé dans la mer, où les Indiens le massacrèrent sur-le-champ à coups de massues et de pierres. Ils l'attachèrent ensuite à un tolet de la chaloupe.

La chaloupe de la *Boussole*, commandée par M. Boutin, était échouée à deux toises de celle de l'*Astrolabe,* et elles laissaient parallèlement entre elles un petit canal qui n'était pas occupé par les Indiens : ce fut par là que se sauvèrent tous les blessés qui eurent le bonheur de ne pas tomber du côté du large; ils gagnèrent nos canots, qui, très heureusement, étant restés à flot, se trouvèrent à portée de sauver quarante-neuf hommes.

M. Boutin, qui avait imité tous les mouvements de M. Delangle, fit tirer sur les Indiens; on sent qu'à la distance de quatre ou cinq pas, chaque coup de fusil dut en tuer un, mais on n'eut pas le temps de recharger. M. Boutin fut également renversé par une pierre; il tomba heureusement entre les deux chaloupes, et put se sauver Lamanon fut tué.

L'ardeur du pillage fut telle, chez les insulaires, qu'ils coururent s'emparer des chaloupes où il ne restait plus personne; ils brisèrent les bancs et mirent l'intérieur en pièces pour y chercher les richesses qu'ils y supposaient cachées. Cet acharnement donna le temps à MM. de Vaujuas et Mouton, officiers de l'*Astrolabe*, de sauver le reste de l'équipage, et de s'assurer qu'il ne restait plus au pouvoir des Indiens que les cadavres des infortunés qui avaient été massacrés dans l'eau à coups de massues.

Ceux qui montaient nos canots, et qui, jusque-là, avaient tiré sur les insulaires, ne songèrent qu'à jeter à la mer leurs pièces à eau, pour que les embarcations pussent contenir tout le monde; ils avaient d'ailleurs presque épuisé leurs munitions, et la retraite n'était pas sans difficulté avec une si grande quantité de personnes dangereusement blessées. M. Boutin avait cinq blessures à la tête, et une à l'estomac. Le canot de l'*Astrolabe* était si chargé, qu'il échoua. Cet événement fit naître aux insulaires l'idée de troubler les blessés dans leur retraite; ils se postèrent en grand nombre vers les récifs de l'entrée, dont les canots devaient nécessairement passer à dix pieds de distance : on épuisa sur ces forcenés le peu de munitions qui restait, et les canots sortirent enfin de ce lieu affreux.

Ils arrivèrent à bord à cinq heures, continue La Pérouse, et nous apprirent cet événement désastreux. Nous avions dans ce moment, autour de nous, cent pirogues où les naturels vendaient des provisions avec une sécurité qui prouvait leur innocence, mais j'avoue que j'eus besoin de toute ma raison pour contenir la colère dont j'étais animé, et pour empêcher nos équipages de les massacrer; je fis tirer un seul coup de canon à pou-

dre, pour avertir les pirogues de s'éloigner. Une petite embarcation, partie de la côte, leur fit part sans doute de ce qui venait de se passer, car, en moins d'une heure, il n'en resta plus une seule en notre vue.

Le projet de La Pérouse fut d'abord d'ordonner une nouvelle expédition, pour venger ses malheureux compagnons de voyage. Dans cette vue, il s'approcha de la côte pour y chercher un mouillage; mais, il ne trouva que ce même fond de corail, avec une houle qui roulait à terre et faisait briser les récifs. L'anse où le massacre avait eu lieu était d'ailleurs très enfoncée du côté de l'île, et il parut presque impossible d'en approcher à la portée du canon. Cependant, avant de quitter cette terre fatale, il passa deux jours à louvoyer devant la baie sans pouvoir se résoudre à renoncer à sa vengeance. Il aperçut les débris de ses chaloupes échouées sur le sable, et autour d'elles une immense quantité d'Indiens.

Malgré le chagrin profond que La Pérouse éprouvait de laisser au pouvoir des barbares les restes de ses compagnons massacrés, il lui fallut cependant quitter ce lieu funeste. Il s'en éloigna le 14 décembre, et fit route pour Botany-Bay, où il mouilla, le 24 janvier 1788. La dernière lettre que La Pérouse ait écrite au ministre de la marine est datée de Botany-Bay, le 7 février 1789. Il annonce son départ pour le 15 mars, et il espère être rentré en France au mois de juin 1789.

Les années 1788 et 1789 s'étant écoulées sans qu'on reçût aucune nouvelle, une inquiétude générale se manifesta; et, malgré l'état de crise où se trouvait alors la France, le gouvernement ordonna, en 1791, une expédition commandée par le contre-amiral d'Entrecasteaux.

D'Entrecasteaux partit de Brest le 30 septembre avec

la *Recherche* et l'*Espérance*. Quelques semaines plus tard, le bruit se répandit que des traces de l'expédition de La Pérouse avaient été découvertes. D'Entrecasteaux en reçut communication le 18 janvier 1792, au cap de Bonne-Espérance. Des navigateurs disaient avoir aperçu, près des îles de l'*Amirauté*, des Indiens affublés d'étoffes européennes. Changeant aussitôt l'itinéraire qu'il devait suivre, il fit route, le 16 février, vers les îles de l'Amirauté où il n'arriva que le 28 juillet. Mais, aucun navire européen ne semblait s'être perdu dans ces parages ; et, il reprit ses recherches dans l'ordre prescrit par ses instructions.

De Botany-Bay, La Pérouse comptait se rendre à l'*île des Amis*. D'Entrecasteaux interrogea à ce sujet les habitants de Tongatabou dont les dénégations lui parurent décisives. Ses recherches ultérieures ne furent pas plus heureuses.

Des bruits divers ; sur le sort de la Pérouse et de ses compagnons, firent naître tour à tour la crainte et l'espérance. Mais aucune tentative sérieuse de recherche ne fut mise à exécution jusqu'à la fin de 1825, époque à laquelle Dumont d'Urville proposa de joindre ce triste et glorieux motif à tous ceux d'une expédition qu'il allait entreprendre.

Des indices présentés sous la forme la plus affirmative, par un baleinier américain, pouvaient servir de point de repère. Une croix de Saint Louis et quelques médailles, avaient été vues, disait-on, entre les mains des habitants d'une île située entre la Louisiade et la Nouvelle-Calédonie ; puis, peu à peu, on révoqua en doute l'authenticité de ce rapport.

Cependant, la corvette *la Coquille*, portant le pavillon

de Dumont d'Urville, n'en prit pas moins, en mémoire de La Pérouse, le nom *d'Astrolabe*; et, le 22 avril 1826, elle partit de Toulon.

Le séjour de Dumont d'Urville, au Port-Jakson, ne lui fournit aucun renseignement; plus heureux à Tongatabou, où il était en mai 1827, il y apprit que La Pérouse avait mouillé devant l'île d'Anamoka ou de Namouka Les naturels affirmaient que les navigateurs, en quittant Namouka, s'étaient dirigés vers l'ouest. L'archipel le plus voisin dans cette direction est celui des *îles Fidji*, que Dumont d'Urville résolut de visiter malgré les pertes qu'il venait de faire, ayant subi tour à tour les maux du naufrage, de la guerre avec les naturels et de la révolte de son équipage. Ses recherches furent, cette fois, encore infructueuses; mais, trois mois après son départ, un vaisseau de la Compagnie des Indes, spécialement envoyé sur les traces de La Pérouse, mouillait à son tour en rade de Tongatabou.

Quatorze années plus tôt, en 1813, un bâtiment de commerce anglais, le *Hunter*, capitaine *Robson*, était venu prendre à ces mêmes *îles Fidji*, dont nous parlions tout à l'heure, un chargement de bois de sandal. Le chef d'une de ces îles avait employé les Anglais dans une attaque contre une île ennemie; mais, en dépit des promesses faites, lorsque les vainqueurs eurent mangé les vaincus, ils refusèrent aux Anglais leur chargement. Robson tente un coup de main pour se soustraire à la dépendance des sauvages; il échoue; et, bientôt quatre Européens et un Chinois restent seuls, sur un rocher isolé, exposés aux attaques de plusieurs milliers d'insulaires affamés de leur chair. Trois d'entre eux, parmi lesquels *Peter Dillon*, officier sur le *Hunter*,

furent délivrés. Les deux autres étaient : un Prussien nommé *Martin Bushart*, marié dans cette île, et un *lascar*, ou soldat indou, nommé Joé. D'après le désir de ces deux derniers, le *Hunter* les déposa dans l'île de *Tucopia* ou *Barwel*, à l'ouest des précédentes.

En 1826, le même Peter Dillon, alors capitaine et propriétaire du *Saint-Patrick*, se trouvant en vue de *Tucopia*, voulut s'enquérir de ses anciens compagnons d'infortune. La première pirogue venue à sa rencontre portait précisément Bushart et Joé.

Le lascar fait quelques échanges à bord du *Saint-Patrick;* et, entre autres choses, il vend une garde d'épée en argent, sur laquelle Dillon croit reconnaître les initiales de La Pérouse. Bushart, interrogé, raconte qu'il a vu, entre les mains des Tucopiens des chevilles de fer, des chaînes, des haches, etc., provenant d'une île assez éloignée, *Mannikolo*, près de laquelle deux grands navires avaient fait naufrage. Joé va plus loin, et déclare qu'il est allé six ans auparavant à Mannikolo où il a vu deux hommes en cheveux blancs ayant appartenu aux bâtiments naufragés. Il ajoute qu'aucun navire ne s'étant arrêté par là depuis le désastre, les débris du naufrage sont encore en place. Dillon obtient même des détails sur les circonstances qui ont accompagné la perte des deux navires. L'un avait répondu par des décharges de mousqueterie aux flèches des sauvages, et pas un de ses hommes n'avait pu atteindre la terre. L'autre avait montré aux assaillants des haches, des étoffes, etc., et ses hommes, descendus paisiblement, avaient pu construire un petit vaisseau avec les débris du grand. Ce bâtiment était parti avec autant d'hommes qu'il en pouvait porter. Les Européens,

restés à Mannikolo, avaient été partagés entre les divers chefs ; on ne savait pas si quelques-uns vivaient encore! Dillon, bien qu'à court de vivres, s'était décidé à se rendre à Mannikolo, où Bushart avait consenti à l'accompagner. Deux jours après, le Saint-Patrick avait connaissance des montagnes de Mannikolo ; mais, pendant huit jours, le calme l'empêcha d'approcher ; les vivres s'épuisaient, le bâtiment faisait beaucoup d'eau ; le mécontentement se manifesta et Dillon fut contraint de s'éloigner. Le 19 septembre, il adressait de Calcutta un Mémoire au gouverneur du Bengale, pour l'informer de sa découverte et lui demander les moyens de l'achever.

Un vaisseau de la Compagnie, *the Research* (la Recherche) fut mis aux ordres de Dillon avec l'argent nécessaire. Ses instructions lui enjoignaient de faire connaître à d'Urville le but de sa mission. Quant à la garde de l'épée qu'il avait recueillie, il prit le parti de l'envoyer à Paris en janvier 1827. Lui-même partit de Calcutta, le 23 du même mois. Tout un concours de mauvaises volontés entrava le début de l'expédition de la *Recherche* qui ne parvint à Tucopia que le 5 septembre : ses échanges lui procurèrent immédiatement un grand nombre de débris, parmi lesquels la poignée de l'épée dont la garde avait été envoyée en France.

Le 7, Dillon est en vue de Mannikolo : un Tucopien et Bushart l'accompagnent ; le 8, les canots sont envoyés à terre et achètent différents outils provenant, disent les insulaires, des grandes pirogues naufragées en face des villages de *Paiou* et de *Vanou*. Les riches présents des Anglais n'avaient d'abord rencontré qu'indifférence.

Les excursions des canots firent connaître la confi-

guration du pays; elles apprirent que le nom de Mannikolo désignait deux îles et trois îlots auxquels des récifs de corail forment une ceinture interrompue seulement en deux points. Le 10 septembre, les canots découvrirent un de ces passages, et la *Recherche* alla jeter l'ancre dans le petit havre d'*Ocili*. Dans l'intervalle, le capitaine avait, à force de présents, décidé quelques indigènes à le suivre à bord; il interrogea un vieillard, et il lui sembla résulter de ses explications que la férocité des habitants était le résultat d'une terreur religieuse. Ces sauvages avaient vu, dans les blancs, des *Atouas*, des dieux sanguinaires « dont le nez s'avançait de deux palmes, dont la bouche soufflait la mort » et qu'il fallait détruire pour ne pas en être dévoré. Suivant ce même vieillard, — ennemi du village de Vanou, — le premier navire avait touché et coulé en face de Vanou. Pas un homme n'avait échappé aux flèches des sauvages ou à la dent des requins. Des deux *mara* (les blancs naufragés) survivants. restés après le départ du petit bâtiment, disent les insulaires, l'un est mort; l'autre est parti sur une pirogue avec les habitants du village qui l'avait adopté. Ils convinrent qu'il y avait, vis-à-vis de *Dennemah*, un morceau de fer trop gros pour être enlevé.

A *Ocili*, Dillon recueillit des renseignements analogues. Le 14, on acquit de nouveaux objets; et, le 15, trois canots allèrent reconnaître le gros bloc de fer.

Les chefs, conduits à la maison des *Atouas*, à Dennemah, se virent apporter successivement une foule d'objets recueillis sur la côte par des plongeurs.

« Un matin, racontèrent les habitants, on aperçut une portion de grande pirogue sur le récif en face de Païou; bientôt, la mer acheva de la mettre en pièces.

Quatre hommes s'échappèrent et obtinrent la vie par des présents qu'ils distribuèrent, ils rejoignirent leurs compagnons à Païou, construisirent un petit bâtiment et s'en allèrent. Aucun blanc ne périt par la flèche des insulaires; mais la mer rejeta sur la plage de nombreux cadavres dont les bras et les jambes avaient été coupés par les requins. » Le 19 et le 20, nouvelles acquisitions d'objets de toutes sortes. Au village de Nama, comme à Païou, il ne reste plus de contemporains de l'événement. Sur la demande du lieu de sépulture du *mara* resté dans l'île et mort récemment, les habitants montrent la mer. Mais, quant aux détails du sombre drame, ce sont les mêmes réponses évasives. Le 26, le 27, Dillon recueille d'autres débris, parmi lesquels une cheville récemment extraite de l'eau, ce qui donne aux Anglais l'idée d'explorer les récifs. Le capitaine achète dans la maison des Atouas, à *Vanou*, un chandelier d'argent, et découvre à *Nama* une planche de sapin portant des ornements sculptés et une petite meule de pierre. M. Chaignau, un Français, qui accompagnait Dillon, ouvre une sorte de sac et trouve une tête d'homme. Les habitants apportent une large chaudière en cuivre. Le 1er octobre, les canots recueillent trois petits canons de bronze, arrachés de dessus les récifs, par les naturels.

Le 8 octobre, Peter Dillon prend congé de ses hôtes, à leur grand chagrin. Pas la moindre querelle n'avait eu lieu pendant ces vingt-cinq jours de relâche. Le 7 avril 1828, il était à Calcutta, et à la fin de février 1829, il arrivait à Paris. Le 2 mars, après avoir remis au ministre de la marine les débris qu'il avait recueillis, il fut présenté au roi. La croix de la Légion d'honneur, dix

mille francs d'indemnité, et une pension de quatre mille livres furent le prix de sa campagne...

C'est seulement le 18 décembre 1827, que Dumont d'Urville eut connaissance des nouvelles de Tucopia et du départ de la *Recherche*. Des doutes restaient dans son esprit, sur le compte de Dillon, qui avait été décrié; mais, la lecture du Mémoire, adressé à la Compagnie des Indes, mit fin à ses incertitudes, et il se décida à conduire sans retard l'*Astrolabe* à Mannikolo. Le 22 février 1828, le navire est mouillé dans le havre d'Ocili. Les présents ne peuvent d'abord vaincre les défiances des insulaires : ils ne savent rien; ils n'ont jamais vu de blancs; puis, ils se contredisent eux-mêmes et vendent les certificats laissés entre leurs mains par le capitaine de la *Recherche*.

La première expédition des canots ne produisit que des résultats insignifiants. L'*Astrolabe* alla chercher un meilleur mouillage dans la baie intérieure, à côté du village de *Manevaï*. Les habitants, ennemis de ses premiers hôtes, accueillirent le navire avec joie. Un vieillard prenant d'Urville par la main le conduisit à la maison des *Atouas*, où un autre insulaire, âgé d'environ soixante-dix ans, entra dans la voie des confidences; mais, les assistants l'emmenèrent. Le 26 février, nouvelle expédition vers Vanou et Païou, sans beaucoup plus de résultats. Cependant, à la vue d'un beau morceau de drap rouge, un insulaire de Nama propose aux Français de les conduire au lieu du naufrage.

« La chaîne de récifs, écrit d'Urville, qui forme une immense ceinture autour de *Vanikoro* (Mannikolo) à la distance de deux ou trois milles au large, — près de Païou et devant un lieu nommé *Ambi*, — se rapproche beaucoup de la côte. Ce fut là, dans une espèce de cou-

pée, au travers des brisants, que le sauvage arrêta le canot et fit signe aux Français de regarder; et, bientôt, à la profondeur de douze à quinze pieds, ils distinguèrent, disséminés çà et là et empâtés de coraux, des armes, des canons, des boulets, etc... » Les canots parvinrent, après de violents efforts, à extraire une ancre, un canon, un pierrier, une espingole, etc.

Les Français construisirent ensuite un monument en bois, dans une touffe de mangliers, sur le récif qui enceint en partie l'îlot de *Manevaï*; et, le 14 mars, ils en firent l'inauguration au bruit du canon et de la mousqueterie. La fièvre retenait d'Urville à bord de l'*Astrolabe*; la moitié de l'équipage était hors de service; les bras allaient manquer à la corvette; tout était en deuil. Les voyageurs avaient écrit sur une plaque de plomb, incrustée dans le chapiteau du mausolée, ces simples mots :

A LA MÉMOIRE
DE LA PÉROUSE
ET DE SES COMPAGNONS,
L'ASTROLABE
14 mars 1828.

Les insulaires jurèrent de respecter, comme le leur, cet Atouas des blancs.

Voici comment Dumont d'Urville résume les indications éparses qu'il a recueillies :

A la suite d'une nuit obscure et d'une violente tempête, les insulaires virent, un matin, une immense pirogue échouée sur des récifs; elle fut promptement détruite par les vagues. Des blancs qui la montaient, un petit nombre seulement put gagner la terre. Le jour suivant, les sauvages aperçurent une seconde pirogue

échouée devant Païou : celle-ci resta plusieurs jours en place sans être détruite. Les blancs, qui la montaient, se rendirent à Païou et travaillèrent à construire un petit bâtiment des débris du navire qui n'avait pas coulé. Une rixe eut lieu dans laquelle deux Français furent tués; et, après cinq ou six lunes, le petit bâtiment quitta l'île où deux blancs (*mara*) restèrent, mais peu de temps. »

L'état de l'équipage de d'Urville ne lui permit pas de suivre les traces du petit bâtiment qu'il crut s'être perdu sur les côtes de la *Nouvelle-Géorgie.*

Trois mois plus tard, les Vanikoriens avaient la visite d'une autre corvette française, la *Bayonnaise*, commandée par *Legoarant Tromelin.* Les insulaires avaient respecté le mausolée élevé par l'équipage de l'*Astrolabe.*

Disons, en terminant, que tous les débris pieusement recueillis sur les récifs de *Vanikoro* ont été déposés au Musée du Louvre.

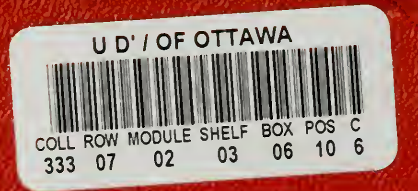
FIN

TABLE

FIN DE LA TABLE.

Limoges. — Imp. E. Ardant et Cie.


a39003 001292423b


U D' / OF OTTAWA
COLL ROW MODULE SHELF BOX POS C
333 07 02 03 06 10 6

